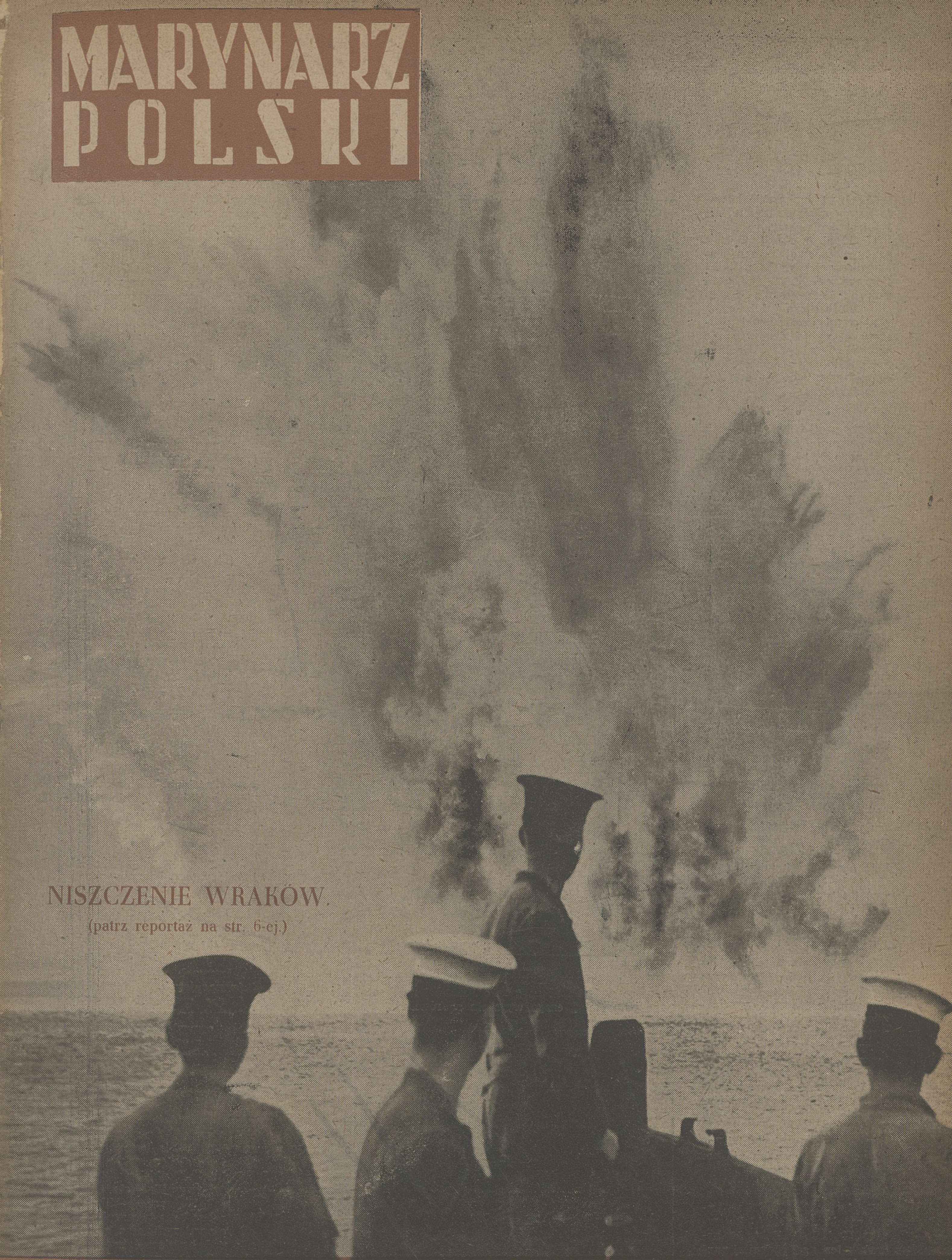
MARYNARZ POLSKI



NISZCZENIE WRAKÓW.
(patrz reportaż na str. 6-ej.)

ILUSTROWANY DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

ROK II. Gdynia, 1 – 31 lipca 1947 r.

CENA zł. 20.— Nr. 22

Dziś w numerze: „O blindach, delfinach i wyscigach konnych"



2 tygodnie NA WYBRZEŻU

Chochliki drukarskie bywają naogół znacznie częściej niż jubileusze drukarzy.

W Gdyni z okazji 25-lecia pracy zawodowej szeregu pracowników przemysłu poligraficznego, odbyła się podniosła uroczystość wręczenia dyplomów zasłużonym jubilatom.

W części koncertowej uroczystości zawód drukarzy nie sprawił zawodu licznie zebranej publiczności, która żywo oklaskiwała występy artystyczne drukarzy.

* * *

Porty nasze Gdynia i Gdańsk dopuściły się ostatnio nienotowanego dotąd przekroczenia, polegającego na jawnym przeładowaniu takiej ilości węgla, która wykraczała poza zakreślony plan. W jednym tylko dniu przez Gdańsk przewieziono 24.635 t. węgla, 4.378 t. koksu i 457 t. bunkru. Tym samym port gdański pobił swój dotychczasowy rekord. Sprawa tego pobicia poddana została pod sąd opinii publicznej, która wyraziła z tego powodu swoje całkowite uznanie, motywując swoje stanowisko tym, że port wyraźnie działał w obronie własnej, dobrej sławy.

* * *

Nie tyle plecy, ile raczej dobrze zorganizowane zaplecze decyduje nieraz o powodzeniu.

W Regionalnej Dyrekcji Planowania w Szczecinie utworzono komisję rybacką, która zajmie się ułożeniem programu prac na rok 1948, a w szczególności kwestią rozprowadzenia ryb w głębi kraju. W pracach tej komisji ryby nie będą brać udziału ponieważ i tak głosu nie mają.

* * *

Na wszystko jest rada. Nawet wobec takich kłopotów jak zwiększenie ilości pilotów portowych, pełne wykorzystanie holowników, zmniejszenie opłat portowych, uruchomienie nowych dźwigów, lub usprawnienie połączeń telefonicznych, okazuje się że najlepszym wyjściem z sytuacji jest utworzenie specjalnej Rady Interesantów Portów, której zadaniem byłoby rozwiązywanie m. in. i powyższych problemów.

Dzięki utworzeniu takiej Rady w Gdyni, port ten nie pozostanie bezradny.

* * *

Polska Misja Morska w Anglii przejęła pogdański holownik „Herkules". Fakt, że holownik ten nosił dawniej nazwę „Albert Forster" chroni go przed zatonięciem, gdyż jak powszechnie wiadomo, co ma wisieć nie utonie.

* * *

Na terenach przeznaczonych pod Międzynarodowe



B. gen. SS. Hildebrandt przybył w asyście konwoju amerykańskiego do Gdańska, gdzie opiekę nad nim, przejął konwój polski dbając o to, aby generałowi nie spadł włos z głowy, co jak widać z jego fryzury i tak jest dość trudne.

Przywóz generała nie wchodzi w ramy naszego importu natomiast...



... zaczynamy eksportować na większą skalę jagody mające duży popyt za granicą. Handel nasz rozwija się coraz pomyślniej, czego wyrazem są również...



... Targi Gdańskie, których teren w Sopocie i w Gdyni pokrywa się obecnie szkieletami przyszłych pawilonów. Szkielety te są dowodem, że nie stoimy na martwym punkcie,

Targi Gdańskie, które jak sama nazwa wskazuje, odbędą się w Sopocie i w Gdyni, wre gorączkowa praca przygotowawcza. Udział w tych Targach weźmie szereg firm krajowych i zagranicznych. W miejscu przeznaczonym na Targi powstają już pawilony wystawowe.

Kupić, nie kupić, ale potargować na Targach napewno będzie można.

* * *

Wyniki prac czerpalnych prowadzonych w portach są dowodem, że dno morskie jest niewyczerpanym źródłem zatopionych skarbów. W porcie gdyńskim wydobyto ostatnio 2 barki, 4 dźwigi portalowe i 2 dźwigi pływające. Podobne prace nad oczyszczaniem basenów trwają również i w innych portach.

* * *

Solą w oku naszych nieprzyjaciół jest coraz lepiej rozwijający się nasz eksport soli, który stanowić może w przyszłości poważną pozycję. Wywożoną sól sprzedajemy po cenach, które siłą rzeczy muszą być słone.

* * *

Szwedzki parowiec „Banana" zawinął do Gdyni przywożąc zamiast bananów oryginalne konie dla polskich rolników. Konie te, tym się różnią od amerykańskich, że przywiezione zostały w stanie naturalnym, a nie w puszkach konserwowych.

* * *

Wybrzeże znajduje się obecnie u szczytu ruchu turystycznego. Do biur Związku Popierania Turystyki zgłasza się codziennie około 1000 turystów. Aby dalszy rozwój turystyki nie utknął na martwym punkcie, uruchomiono na dworcach szereg punktów informacyjnych.

Liczne wycieczki szczurów lądowych nad morze nie pozostają oczywiście w żadnym związku z ogólnie prowadzoną akcją odszczurzania.

* * *

Prawdopodobnie już w najbliższej przyszłości każdy tonący nie będzie potrzebował się chwytać brzytwy, jako przedmiotu, którym bardzo łatwo się skaleczyć.

Referat Rozbitków, który powstał przy Wydziale Administracji Wybrzeża GUM otrzymał zadanie tworzenia stacji ratowniczych oraz czuwania nad bezpieczeństwem żeglugi. Opracowano projekt ustawy o rozbitkach morskich i nakreślono schemat organizacyjny służby ratowniczej.

Wraz z brzytwami prawdopodobnie zostaną wycofane również i ostatnie deski ratunku.

(bis)

MARYNARZ POLSKI

Rok II. Nr. 22

Gdynia, 1 — 31 lipca 1947 r.

Treść numeru:

ŚWIĘTO ODRODZENIA



„... Zjednoczenie społeczeństwa polskiego — bez względu na dzielące je niegdyś różnice polityczne — wokół programu i Manifestu P.K.W.N. osiągnęło taki poziom i wyraz, jakiego nie znało przedtem życie społeczno-polityczne naszego kraju..."

(Z Orędzia Prezydenta R P. z dn. 31 grudnia 1944 r.)

ODRODZENIE POLSKI na morzu

Kiedy trzy lata temu, w dniu 22 lipca na murach domów miast i wsi oswobodzonego od wroga skrawka ziemi polskiej ukazał się Manifest Lipcowy Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego, wielu ludzi, nie wierzyło w możliwość realizacji tych tak śmiałych zamierzeń.

Słowa jednak nie pozostały pustym frazesem. Realizację założeń Manifestu rozpoczęto natychmiast po jego ogłoszeniu. Naród w tym czasie trwał jeszcze w ciężkiej wyczerpującej walce z okupantem. Trzeba było wytężyć wszystkie siły aby walkę tę zakończyć zwycięstwem.

„...Stawajcie do walki o wolność Polski, o powrót do Matki-Ojczyzny starego polskiego Pomorza i Śląska Opolskiego, o polskie słupy graniczne nad Odrą...”

Stworzono więc Pierwszą i Drugą Armię Odrodzonego Wojska Polskiego, które powołane zostało tego samego dnia uchwałą Krajowej Rady Narodowej do dalszego prowadzenia walki z Niemcami.

Hasło to zostało w pełni zrealizowane. Granice nowej Polski z Niemcami oparły się na Odrze i Nysie Łużyckiej. Odzyskaliśmy Śląsk Opolski, Ziemię Lubuską, prapolskie Pomorze, Warmię i Mazury. Polsko - niemiecka granica, licząca w 1939 roku około 2500 kilometrów, w tym 142 kilometry brzegu morskiego, uległa wielkiemu skróceniu do około 420 kilometrów, dając nam niemal 500 kilometrów morskiego wybrzeża najlepszej naturalnej granicy. Staliśmy się przez to państwem, rozporządzającym trzema dużymi portami — Gdynią, Gdańskiem i Szczecinem, — obok szeregu innych, mniejszych. Manifest Lipcowy wyraźnie stwierdzał, że Polska w nowych warunkach geo-politycznych musi się stać państwem morskim.

Już w części Polski, oswobodzonej wcześniej, widzieliśmy ogromne zniszczenia, popalone i zdewastowane fabryki, zniszczone gospodarstwa rolne. Toteż Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego spodziewał się, że zniszczenia na pozostałym obszarze Polski będą na pewno nie mniejsze a więc i zadania czekające pierwszych organizatorów naszego życia państwowego i gospodarczego będą również ogromne.

„...Kraj wyniszczony i wygłodzony czeka na wielki wysiłek twórczy całego Narodu. Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego stawia sobie jako bezpośrednie zadanie natychmiastową poprawę bytu szerokich rzesz i rozpoczęcie odbudowy kraju. Oto nasze naczelne zadania...”

Wytyczne do pracy nad odbudową sprecyzowano starannie, z całkowitym zrozumieniem ich ważności. I już pierwsze poczynania P.K.W.N. w 1944 roku okazały, że mimo ogromu zadań, mimo kompletnej ruiny wielu gałęzi naszej gospodarki, walkę o lepsze jutro Narodu będziemy prowadzić systematycznie.

Rok 1945 przyniósł wojskowe rozstrzygnięcie wojny i kapitulację Niemiec. Wycofujące się wojska niemieckie pozostawiły Wybrzeże i porty w ruinie. Wróg nie oszczędzał wsi i miast, fabryk, urządzeń portowych i przeładunkowych, linii kolejowych. Najlepszym świadectwem szalejącej orgii zniszczenia, rozpętanej przez wroga był port gdyński.

Było jednak jasnym, że aby całkowicie władać ziemiami odzyskanymi nie wystarczy ich militarne zabezpieczenie. Walka o polskość musiała trwać nadal lecz już nie na polu boju ale na odcinku gospodarczym i kulturalnym.

Dlatego też hasło odbudowy życia gospodarczego stało się równie ważkie, jak hasło walki zbrojnej, rzucone w gorące dni lipcowe 1944 roku.

Ludzie z nad Bałtyku wiedzą, że morze to nie tylko wspaniały żywioł.

„...To przede wszystkim warsztat pracy, to potężne źródło bogactw, to rozległe szlaki żeglugi, wiążące kraj ze światem... to najbardziej pomyślny czynnik dla rozwoju handlu i współpracy międzynarodowej...”

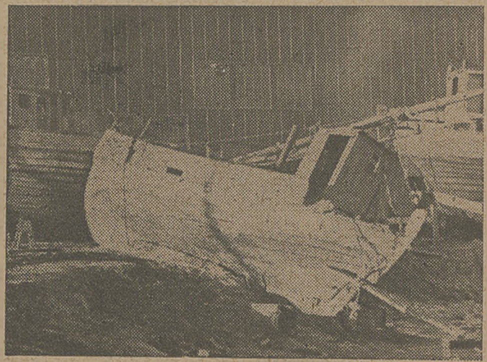
powiedział w dniu 29 czerwca br. w czasie wielkich manifestacji w dniu Święta Morza w Szczecinie Prezy-



Usuwanie zniszczeń to I etap naszej pracy. Podnoszenie statku „Borussia” w basenie stoczni elbląskiej.



Przyjaźń z okresu wojny trwa i w czasie pokoju. Marynarze radzieccy oddali nieocenione usługi przy rozminowaniu portów.



Te kutry, które do niedawna znajdowały się w takim stanie...

dent Rzeczypospolitej Bolesław Bierut. I słowa te nie są czczym frazesem.

Na przestrzeni ostatnich dwóch lat mamy szereg poważnych osiągnięć na odcinku pracy morskiej.

Pierwszym bardzo ważkim osiągnięciem jest uruchomienie w bardzo krótkim czasie naszych trzech największych portów morskich — Gdyni, Gdańska i Szczecina, wreszcie niedawne otwarcie portu węglowego w Ustce i przewidywane otwarcie portu w Kołobrzegu. Już obecnie te nasze trzy porty, mimo tak wielkiego braku magazynów, urządzeń chłodniczych i przeładunkowych, mimo wielkich zniszczeń nabrzeży potrafiły przeładować ponad jeden milion ton towarów w ciągu miesiąca, oraz przyjąć w ruchu pasażerskim ponad dwadzieścia pięć tysięcy pasażerów.

Zorganizowaliśmy eksport węgla, cementu, mebli, półfabrykatów i artykułów przemysłowych. Nasza flota handlowa obejmuje dziś 42 jednostki o łącznym tonażu blisko 150 tys. BRT, nie licząc jednostek pomocniczych i portowych, gdy w roku 1939 71 posiadanych jednostek miało tonaż zaledwie 102 tys. BRT, a więc tylko dwie trzecie stanu obecnego. Trzyletni plan odbudowy gospodarczej przewiduje zwiększenie się ilości statków w roku 1949, do cyfry 60 jednostek o tonażu 354 tys. BRT.

W dziele poprawy bytu ludności coraz poważniejszą rolę zaczyna odgrywać nasze młode, powstające z gruzów rybołówstwo morskie. W roku ubiegłym na przykład, 1000 rybaków pracujących na 36 kutrach i 386 łodziach złowiło 23325 tys. kg. ryb. W roku bieżącym 6 tysięcy rybaków, pracujących na 142 kutrach, 1232 łodziach oraz 31 statkach do połowów dalekomorskich złowiło w miesiącu maju około 3 tysiący ton ryb. Z połowów dalekomorskich mieliśmy ponad 150 ton ryby.

Biało-czerwona bandera z Orłem Białym wraca na stare szlaki morskie. Już dziś mamy regularne połączenia okrętowe z portami Europy, z wieloma portami obu Ameryk. Nasze statki pasażerskie „Batory" i „Sobieski" — tak wysoko cenione przez podróżnych zagranicznych zdobyły już sobie swą przedwojenną klientelę.

Poza ogromem zniszczeń nasza gospodarka narodowa ucierpiała jeszcze w inny sposób. Oto wycofujące się i niszczące wszystko za sobą oddziały niemieckie nie zaprzestały rabunku naszego mienia, rabunku tak wytrwale prowadzonego przez lata okupacji. Wiele zakładów przemysłowych zdemontowano przed ustąpieniem, wywożąc je wgłąb Niemiec.

Do jak najszybszego rozpoczęcia odbudowy potrzebowaliśmy i potrzebujemy nadal wielu czynnych różnego rodzaju zakładów przemysłowych. Już P.K.W.N. zatroszczył się nie tylko o zwrot zrabowanego mienia, lecz także o jak najszybsze przeprowadzenie reperacji. Specjalnie w tym celu powołany resort miał za zadanie

... ustalać systematycznie straty zadane Narodowi Polskiemu przez Niemców i poczynić kroki dla zapewnienia Polsce należnych jej odszkodowań..."

W maju br. otrzymaliśmy w ramach reparacji i rewindykacji dwadzieścia różnych jednostek o łącznym tonażu około 60 tysięcy ton.

Obraz pracy nad odbudową Wybrzeża w oparciu o założenia PKWN byłby niekompletny, gdybyśmy tu nie dodali osiągnięć naszego odradzającego się przemysłu stoczniowego, tak ściśle zespolonego z rozwojem marynarki handlowej, rybołówstwa i portów. Przemysł ten w ciągu ostatnich dwu lat przeprowadził około dwustu różnych prac okrętowych na statkach krajowych i zagranicznych. Wśród najpoważniejszych z nich wymienić należy remonty „Sobieskiego", „Bałtyku", „Krakowa", czy wreszcie przeprowadzany jeszcze kapitalny remont wydobytego motorowca „Warta".

Oto najważniejsze etapy walki o Wybrzeże, etapy odbudowy portów i życia gospodarczego. Walka ta nie kończy się jednak na odbudowie, będzie ona trwać nadal. O walce tej min. Żeglugi Rapacki pisał niedawno:

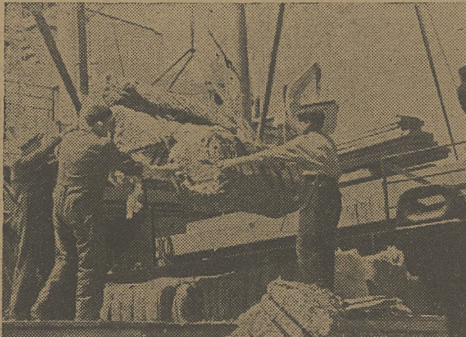
„... walczymy, by lepiej pracującym służyło wszystko, nad morzem i na morzu, aż po dzień, kiedy bezpieczny, szczęśliwy i dumny ze swego kraju będzie każdy pracujący w Polsce..."

Codziennie dowodzimy, że nasze osiągnięcia są realizacją śmiałych założeń PKWN, że to nie były czcze słowa, a realne plany, a nasza konsekwentna praca daje nam dziś, w dniu trzeciego święta Odrodzenia Polski pełną rękojmię, że ostatnie z założeń Manifestu

„...UZYSKANIE DLA POLSKI GODNEGO MIEJSCA W ŚWIECIE..." również nie jest frazesem, i w niedalekiej przyszłości przybierze realne kształty.



... dziś w ręku wykwalifikowanych rybaków, stały się sprzętem, który pomaga w rozwiązywaniu zagadnienia aprowizacji.



Podniesienie stopy życiowej to nie tylko sprawa wyżywienia. Ta bawełna którą się wyładowuje w portach opuści fabryki jako gotowy produkt.



Nie wystarcza tylko usuwanie zniszczeń. Należy rewindykować to, co zostało nam zrabowane przez okupanta. Na zdjęciu s/s „Waryński".

WRAK niemieckiego okrętu wylatuje w powietrze!

Pławiłem się właśnie w „popularno-naukowej" lekturze — studiując z uwagą „Chmurę nad Bikini" Hoffmana, kiedy poprzedzony ogłuszającym warkotem swego motocykla zjawił się u mnie fotograf redakcyjny. Chcąc nie chcąc odłożyłem książkę na bok...

— Cóż u Ciebie nowego?

— Wracam właśnie z Elbląga... Nie masz pojęcia jaki upał...

Usiadł na brzegu łóżka, biorąc do rąk odłożoną przeze mnie książkę. — ...Co to?... Hoffman?... Bikini?... — wydął pogardliwie wargi i podniósł głowę z nad książki. — Jeśli chcesz, to pokażę ci jutro coś lepszego...

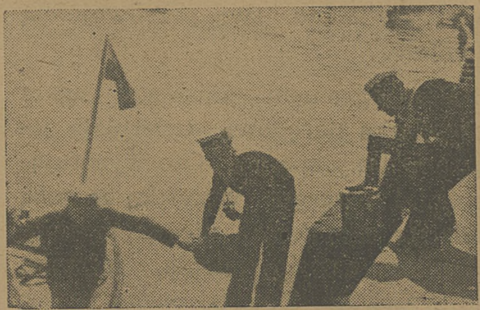
— Tak, tak, — lepszego — potwierdził widząc zdziwioną moją minę. Wylatuje w powietrze niemiecki torpedowiec koło Nowego Portu. Będzie niemały huk i... atrakcja... Takie „Bikini" w zmniejszonej skali, no i chyba skuteczniejsze, a przede wszystkim bardziej celowe...

Oczywiście, że na tak ponętną propozycję przystałem z entuzjazmem!...

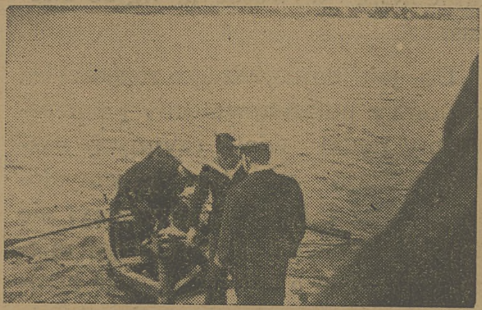
*

Po wojnie wybrzeże nasze usiane jest wrakami statków i okrętów wojennych, zatopionych tu w różnych okresach i z różnych przyczyn. Niektóre, osiadłe na mieliznach, wyrzucone na plażę, zdala od linii komunikacyjnych, nie zawadzają żegludze, ale jest jeszcze wiele takich, które po prostu blokują porty, lub też stwarzają poważne niebezpieczeństwo dla przepływających obok statków. Cały szereg jednostek wydobytych z dna morskiego, odbywa już remont na stoczniach, skąd wróci wkrótce na linie żeglugowe. Inne — tnie się aparatami tlenowymi i zabiera na złom, czasem zaś, — kiedy praca aparatów tlenowych jest zbyt uciążliwa, — przemawia poprostu trotyl i wrak zamienia się w kupę żelastwa...

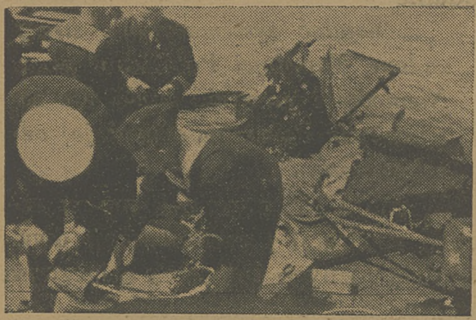
Skazany na zagładę wrak, obejrzałem po raz pierwszy przez lunetę ze szczytu „wieży pilotów" w Nowym Porcie. Znajdował się on mniejwięcej 200 m. od brzegu, a jedynym śladem, wskazującym jego położenie był pogięty pomost nawigacyjny, złamany maszt i wystająca z wody lufa działa. W rozmowie z kapitanem portu dowiaduję się, że żywi on poważne obawy, aby naskutek detonacji nie zarysowały się ściany kapitanatu. Rozmawiając, przechodzimy nad Kanał. Przed nami leży Westerplatte, porośnięte lasem — przerzedzonym salwami pancernika „Schleswig-Holstein" w pamiętnych dniach września. Robię uwagę, że jeśli wtedy nie odbiło się to na całości budynku, to prawdopodobnie i teraz obawa jest znacznie przesadzona. Przeznaczone do operacji kilka centnarów trotylu ma oczywiście swoją siłę, ale nie można tego zbyt przereklamowywać. Prawdopodobnie nawet huk nie będzie znów tak potężny, bowiem eksplozja nastąpi w morzu.



Załadunek materiałów wybuchowych na holownik.



Przeciąganie kabla z wraku na ląd.



Przygotowywanie materiału wybuchowego na pokładzie wraku.



Sprawdzanie działania spłonek.

Kapitan portu nie daje się przekonać...

W każdym razie — przed terminem wybuchu każę moim pracownikom wyjść z budynku... — mówi jeszcze.

Oczywiście — to mu wolno. Ostrożność zresztą nigdy nie zawadzi. Okoliczni mieszkańcy są zresztą ostrzeżeni i trzymają otwarte okna.

— Jeszcze w czterdziestym piątym roku, nasi nurkowie stwierdzili tam obecność torped — twierdzi inny urzędnik portowy.

—No, a skąd mogli oni wiedzieć — czy torpedy te były ćwiczebne, czy bojowe?

— Oczywiście, że nie wiedzieli... Zawsze to jednak torpedy...

— No, no nie przesadzajmy!...

Razem z sekcją minerską, w skład której wchodzi dwóch oficerów marynarki i dwóch marynarzy, wsiadamy na holownik. Sekcją kieruje por. T., stary „wilk morski", zresztą nasz znajomy z ostatniej akcji koło Gdyni, kiedy wysadzona została zabłąkana niemiecka mina. Ładunek trotylu umieszczony zostaje na rufie. Przygotowania są już zakończone.

O godz. 11,30 odbijamy od nabrzeża, mijamy następnie wylot basenu Westerplatte i kierujemy się ku wyjściu z portu.

W międzyczasie w naszym kursie ukazuje się powracający z ćwiczeń ścigacz artyleryjski z inicjałami DR — „Dziarski". Zaraz za cyplem mola omijamy go, dostając silną boczną falę.

Zatoka jest pusta. Gdzieś, w oddali kołysze się biały jacht, i ponad falami szybują dwie mewy. Zrudziałe od rdzy pogięte blachy pomostu, złamany maszt i sterczące ku niebu działo — wskazują nam miejsce położenia niemieckiego wraka. Podchodzimy do niego wolno i ostrożnie, uważnie śledząc kontur kadłuba — widoczny w przeźroczystej wodzie. Wodorosty spowiły cały okręt w

zielonkawą osnowę. Pośród wind, potrzaskanych iluminatorów, łańcuchów i lin uwijają się gromady małych rybek.

Dobijamy burtą do burty i cumujemy do pomostu. Porucznik T. rozgląda się w sytuacji, następnie zaś każe przenieść cały ładunek na pokład pomostu. Jeszcze ostatni raz sprawdzony zostaje elektryczny detonator i jakość spłonek.

Wrak jest wąski i długi. Trudno mi zorientować się po tym co widzę, do jakiego typu należał. Pomost przedstawia stertę pogiętych blach. U działa nie widać nawet podstawy, tylko samą beznadziejnie ku niebu sterczącą lufę. Poprzez toń wody dostrzegamy w pokładzie luk. Po wysondowaniu, spuszczony zostaje tam pierwszy ładunek. Na sam pomost przypadać będzie więc dwa centnary trotylu... Następny ładunek zabrany zostaje na łódź i podłożony pod kadłub, obok działa, w miejsce, gdzie prawdopodobnie znajdować się powinny komory amunicyjne. Trzecie minowanie przeprowadzone zostaje na rufie. Wszystkie ładunki połączone są kablem, który za pomocą łodzi przeciągnięty został aż na brzeg.

W międzyczasie oglądam przez lornetkę wybrzeże. Widać wyraźnie, jak patrole milicji usuwają z plaży cywilną ludność. Sprawa nie jest jednak tak prosta. „Letnicy" dowiedziawszy się, że wkrótce nastąpi eksplozja, ani myślą opuszczać plaży, chcąc koniecznie wziąć udział w „widowisku". W końcu jednak porządek zostaje zaprowadzony — plaża jest pusta...



Spuszczanie materiału wybuchowego do luku.

Wsiadamy teraz do łodzi, zabieramy z sobą induktor i wiosłujemy do brzegu. Jednocześnie odcumowuje i odbija od wraku holownik.

Jesteśmy już na Wybrzeżu. Kable przeciągnięte są do opuszczonego bunkra. Tam odłączony zostaje induktor.

Por. T. nakręca kluczem sprężynę mechanizmu, następnie zaś melduje kierującemu operacją komandorowi B. — gotowość sekcji...

Wpatrujemy się z napięciem w miejsce, gdzie ponad powierzchnią morza sterczy rdzawy pomost i złamany maszt. Fotograf przygotowuje aparat. Komandor patrzy na zegarek, a potem podnosi w górę rękę...

...Pada komenda... „pal"!...

...Ku niebu wystrzela olbrzymi słup dymu, wody, wyrwanej z dna ziemi i odłamków. Wielkie, rozdarte eksplozją płaty blachy, fruwają jak kartki papieru. W chwilę później grzmi głucha, zdławiona morzem detonacja...

Operacja jest zakończona. Wrak wysadzony i rozbity. Możemy spokojnie wracać...

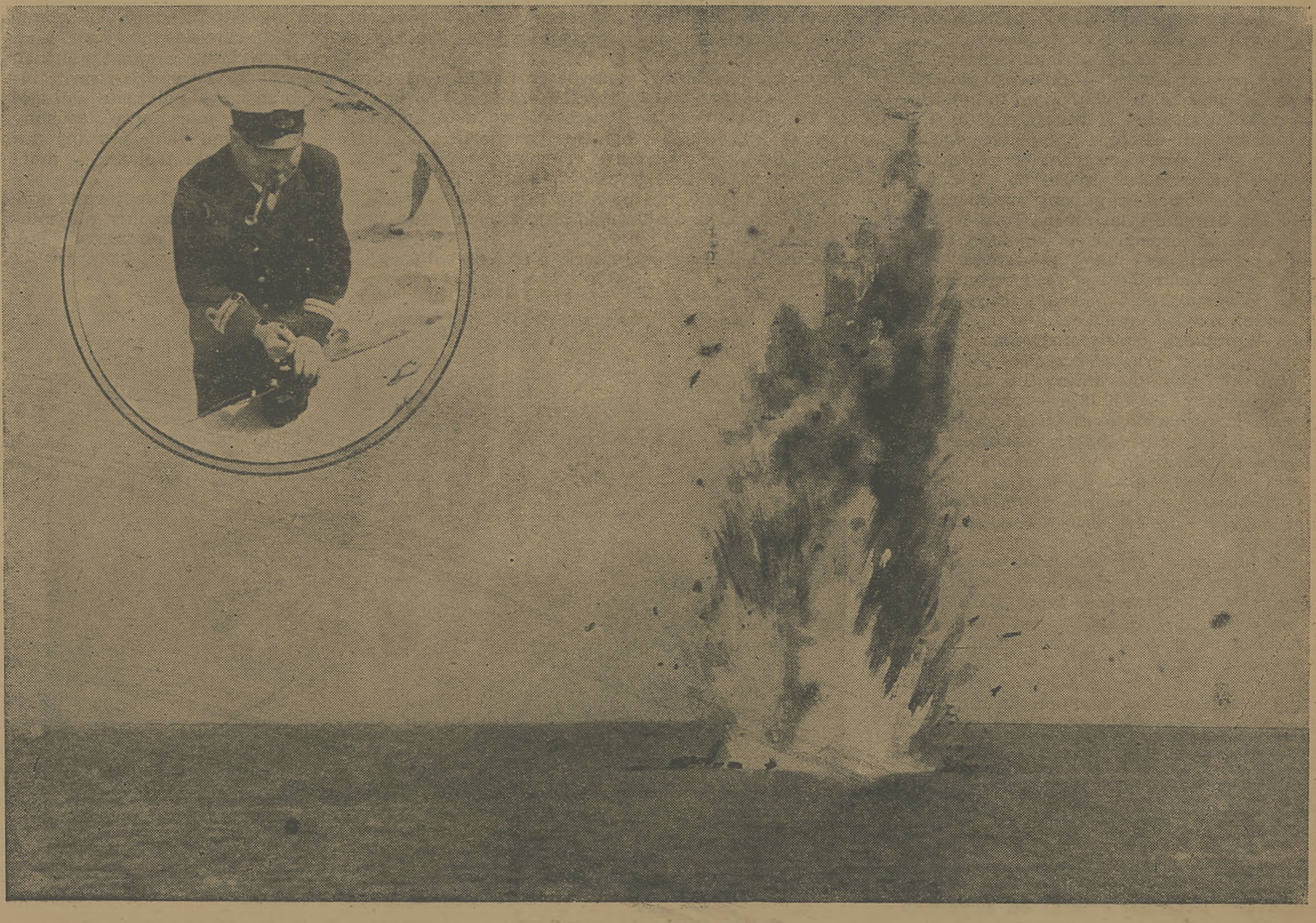
✸

Koło Kapitanatu Portu spotkałem jakiegoś urzędnika. Był wyraźnie niezadowolony z efektu eksplozji.

— Wyobraź pan sobie, ani jednej rozbitej szyby, ani jednej rysy na murze. Zatrzęsło tylko trochę ziemią, huknęło i to już wszystko... Niepotrzebnie schodziłem do piwnicy...

Śmiejemy się i zapuszczamy motor samochodu. Czas wracać na obiad. Już 5-ta po południu!...

S. Sierecki.



Eksplozja.

Kmdr por. Mieszkowski

O.R.P. „Błyskawica"



O. R. P. „Błyskawica" w Gdyni

Plan rozbudowy marynarki wojennej każdego kraju jest skomplikowaną funkcją zawiłego splotu wielu najróżnorodniejszych zagadnień i warunków.

Cały sprzęt, który wybudowaliśmy, a ściślej powiedziawszy — do czego doszliśmy w okresie międzywojennym mniej więcej do roku 1935 był w mniejszym lub większym stopniu dziełem przypadku względnie przymusowych warunków zewnętrznych. Tak więc kanonierki (2), a ściślej biorąc dozorowce, kupiliśmy w latach 20 — 21 w Finlandii, bo można było je tam kupić. Sześć torpedowców wojennej budowy otrzymaliśmy jako niewspółmiernie do wkładu Ziem Wielkopolski skromny udział z wersalskiego podziału floty poniemieckiej, między jej sukcesorów i pogromców. Wprawdzie okręty podwodne „Wilk", „Ryś" i „Żbik" oraz niszczyciele „Wicher" i „Burza" wybudowaliśmy już na nasze zamówienie, w latach 1926 — 32, były one jednak naśladownictwem technicznym budujących się już podobnych jednostek programu francuskiego w stoczniach tego kraju. Zastosowaliśmy w nich jedynie najniezbędniejsze, drobne zmiany na jakie mogli się zgodzić konstruktorzy stoczni.

Za pierwsze tedy jednostki niezależnie zaplanowane przez Mar. Woj. należy uważać dopiero trałowce typu „Jaskółka", których zbudowaliśmy 6, całkowicie w kraju, stawiacz min i jednocześnie okręt szkolny S.P.M.W. „Gryf", zbudowany we Francji, dwa okręty podwodne „Orzeł" i „Sęp" zbudowane w Holandii według projektów i wskazówek Mar. Woj. i wreszcie dwa wielkie niszczyciele „Grom" i „Błyskawica", zbudowane w Anglii według opracowanych przez Kier. Mar. Woj. planów i ówczesnych koncepcji.

* * *

Z okazji tak długo oczekiwanego powrotu do kraju ORP „Błyskawica", warto sobie uprzytomnić pewną ilość wiadomości o tym okręcie. Przeżył on zwycięsko wszystkie trudy i niebezpieczeństwa wojenne w służbie oceanu, choć obliczony był i przystosowany do warunków walk i pracy na Bałtyku. Jego budowa łącznie z opracowaniem planów trwała przez trzy lata. Przybył do kraju w ostatnich dniach grudnia 1937 roku, w sześć miesięcy po swym siostrzanym okręcie ORP „Grom", któremu nie sądzony był obecny powrót do Ojczyzny. W roku 1938 rozpoczęliśmy już w kraju na stoczni Mar. Woj. w Oksywiu budowę dwu następnych okrętów tej klasy — „Orkanu" i „Huraganu", ale zaledwie blachy przygotowane na te okręty zdążyły wziąć udział w wojnie 1939 roku, jako prowizoryczne pancerze w pośpiechu skleconych dwu pociągów pancernych, operujących krótko na linii Wejherowo — Boże Pole.

ORP „Błyskawica" powstała jako udany bezsprzecznie konglomerat skomplikowanego splotu naszych własnych kalkulacji i rozwiązań. Szczegółowe plany zostały opracowane wspólnie przez Mar. Woj. i stocznię S. White na wyspie Wright. Umowa i specyfikacja zostały wydrukowane w języku polskim i angielskim w kilku oprawnych tomach. 11% wartości okrętu, wynoszącej globalnie 13,5 mil. zł. kosztował sprzęt i wyposażenie, zakupione i wybudowane w kraju. Sprzęt ten obejmował miny uderzeniowe i bomby głębinowe, łodzie i motorówki okrętowe, ponad 70 kilometrów różnego typu wodoszczelnych kabli do 60-cio żyłowych włącznie, skrzynki rozdzielcze, mniejsze dławnice, część lin, trzy z sześciu posiadanych radiostacji, broń ręczną i maszynową, część aparatury do kierowania ogniem artylerii okrętowej wykonaną przez Polskie Zakłady Optyczne, aparaturę przekaźniczą „Synchro" oraz telefony, aparaty dymotwórcze t. zw. fumatory; wreszcie pokrowce na osprzęt, oraz cały sprzęt i wyposażenie kwaterunkowe.

Najcięższe karabiny maszynowe (NKM 13,2 mm — 4 razy po 2, typu Hotchkiss), oraz dźwigi amunicyjne i podstawową aparaturę kierowania ogniem artylerii głównej dostarczył przemysł Francji.

Armaty morskie 120 mm w ilości 7, dwa działa plot 40 mm po dwie lufy oraz amunicję do nich dostarczyła Szwecja za polski węgiel

Nie zdołalibyśmy w ramach niniejszego artykułu opisać, a nawet wyliczyć choćby najpobieżniej wszystkich urządzeń i mechanizmów okrętu, który w kategorii swej nazywamy niszczycielem. Tem bardziej trudnym byłoby uzasadnienie tak skomplikowanego i międzynarodowego doboru poddostawców poszczególnych urządzeń i mechanizmów, które w sumie swej złożyły się na twór naszej „Błyskawicy". Nie możemy jednak pominąć podkreślenia, że nie zupełnie odpowiednia dla nas koncepcja budowy większych okrętów za pieniądze wydawane za granicę wypłynęła z ogólnej, błędnej linii polityki przedwrześniowej i że pieniądze te zużyte na inne środki walki jak n. p. samoloty bojowe i ścigacze mogłyby w efekcie wojny 1939 r. dać lepsze wyniki w walce na ojczystych wodach Bałtyku.

Los, czy decyzje powzięte przy konferencyjnych stołach nie obeszły się przychylnie do naszych spraw wojenno - morskich zarówno po pierwszej, jak i po drugiej Wojnie Światowej. Z floty która na rozkaz władz wyższych wyszła w przededniu wojny na wody obce, po pięciu z górą latach zaszczytnej i wydajnej walki wraca na razie ORP „Błyskawica". Pozostałe przy życiu „Burza" i „Wilk" ciężko sfatygowane trudami wojennymi oczekują najniezbędniejszego remontu, tak aby osiągnąć przynajmniej zdolność do przecholowania ich do Ojczyzny. „Iskra" przyjdzie do kraju o własnych siłach po uzupełnieniu należnych jej żagli, gdyż podczas wojny chodziła wyłącznie pod motorem.

„Błyskawica" — duży już na nasze warunki okręt, jakich budowę zaczniemy przypuszczalnie nie prędko i oczywiście w kraju, odda jeszcze znakomite usługi w przeszkoleniu na odpowiednim poziomie młodego narybku zawodowych kadr Mar. Woj. i przyszłych budowniczych polskich okrętów wojennych. Przy dzisiejszym olbrzymim wybrzeżu i potrzebie długotrwałego szkolenia marynarzy musimy się liczyć z warunkami, jakie musimy dać młodym adeptom sztuki wojenno - morskiej.

„Błyskawica" długo będzie jeszcze mogła posłużyć jako okręt szkolny dla młodych pokoleń przyszłych obrońców Polskiego Morza.



Marsz. Żymierski w rozmowie z oficerami z O. R. P. „Błyskawica".

Mistrzostwa sportowe Marynarki Wojennej

Zbliżają się wielkie dni sportu wojskowego. W sierpniu rozegrane zostaną drugie Mistrzostwa Sportowe W. P., które niewątpliwie zgromadzą dużo nowych talentów i znanych już w całej Polsce zawodników. Jakie szanse posiadają w tym roku marynarze? Czy reprezentacja Marynarki Wojennej zdoła powtórzyć swój sukces z roku ubiegłego, kiedy to zajęła drugie miejsce w punktacji ogólnej? Czy może też marynarze-sportowcy zdobędą się na poprawienie swych zeszłorocznych osiągnięć? Te pytania zajmują dziś nie tylko zawodników ale i szerokie rzesze sympatyków sportu.

Dziś już można w przybliżeniu obliczyć szanse marynarzy, dzięki generalnemu przeglądowi sił na Mistrzostwach Sportowych Marynarki Wojennej w dniach 11, 12 i 13 lipca b. r. Zawody te, których finały zostały rozegrane na stadionie miejskim w Gdyni przy kilkutysięcznych tłumach publiczności, były zarazem eliminacją do Mistrzostw WP. W ramach tej imprezy, rozegrane zostały następujące konkurencje: lekkoatletyka, trójbój wojskowy, czwórbój gimnastyczny, szermierka, boks, zapasy, pływanie, piłka nożna, koszykowa i siatkowa i t. d. Poziom ogólny Mistrzostw Mar. Woj. nie był całkowicie zadawalający. Z lepszych wyników możemy zanotować doskonały czas mar. Kubery na 1500 m — 4,14,2 co stawia go na jednym z pierwszych miejsc w klasyfikacji ogólnopolskiej, dobry czas osiągnął też w biegu na 100 m. st. mar. Górny Jerzy — 11,7. Poza tym dobrą formę wykazali bokserzy. Tytuły mistrzowskie w tej konkurencji zdobyli od muszej do ciężkiej: mar. Ligenza, bsmt. Iwański, mar. Mleczko, mar. Buzowski, mar. Onufrzak, mar. Bednarz, mar. Wąsowicz i st. mar. Lik. Zwłaszcza mar. Ligenza, Bednarz, Wąsowicz i Lik zademonstrowali dobry i bojowy boks. W szermierce szablą pierwsze miejsce zajął por. Żochowski, a bagnetem st. bsm. Grechuta. W biegu na 400 m. pierwszym był także mar. Kubera, a drugim mat. Wenta. Sztafetę olimpijską wygrała drużyna Głównego Portu, a 4×100 — drużyna Kadry Mar. Woj. Także w pozostałych konkurencjach osiągnięto szereg wyników na średnim poziomie. W punktacji ogólnej Mistrzostw 1 miejsce zajęła Kadra Mar. Woj. (rekruci) przed SSM-em.

Na zakończenie imprezy ktradm. Steyer wręczył zwycięzcom cenne nagrody, życząc powodzenia w dalszej karierze sportowej i osiągnięcia sukcesu na Mistrzostwach Wojska Polskiego. Zwycięzca w biegu na 100 m. otrzymał m. in. nagrodę Redakcji i Wydawnictwa „Marynarza Polskiego" w postaci pięknego albumu pamiątkowego.

W roku ubiegłym na pierwszych Mistrzostwach WP. reprezentacja Mar. Woj. miała swe silne punkty głównie w lekkoatletyce i boksie. Należy przypuszczać, że obie te gałęzie sportu i w tym roku staną się silnymi pozycjami. Jakkolwiek drużyna lekkoatletyczna KSMW „Floty" straciła tytuł mistrza okręgu gdańskiego, to jednak posiada ona szereg utalentowanych zawodników, o dość nierównej formie, którzy mogą być groźni nawet dla rutynowanych mistrzów. Szczególnie dystanse średnie 400 m. 800 i 1500 m. zdają się być pewną pozycją marynarzy. Biegają na nich dwaj znani już w kołach sportowych zawodnicy: st. mar. Wenta, posiadający piękny styl i dobrą pracę nóg i rąk, oraz mar. Kubera nowy talent, który mimo usterek stylowych odniósł piękne sukcesy podczas meczu Pomorze — Gdańsk, zajmując drugie miejsce na 1500 m. tuż za Dzwonkowskim oraz startując w sztafetach. Także mar. Leitgeber w skoku o tyczce, rzucie dyskiem i kulą może uzyskać cenne punkty, na tegorocznych Mistrzostwach WP. w Warszawie. Jeśli chodzi o bokserów to stanowią oni najpewniejsze punkty. Mistrzowie WP. bsmt. Iwański, mar. Buzowski, mat. Koralewski i wicemistrz Polski, Lik nie znajdą chyba godnych siebie przeciwników, a może dołączy się do nich jeszcze któryś z nowych marynarskich talentów bokserskich. Szermierze „Floty" będą starali się też o powtórzenie sukcesu z poprzedniego roku, a w skokach do wody, jakkolwiek zabraknie w reprezentacji marynarskiej zeszłorocznego mistrza, to jednak jest kilku dobrze zapowiadających się zawodników, którzy nie powinni zawieść. Wracając do lekkoatletyki należy wspomnieć, że marynarze są najgroźniejszymi w sztafecie olimpijskiej, w której osiągają jeden z najlepszych w Polsce czasów.

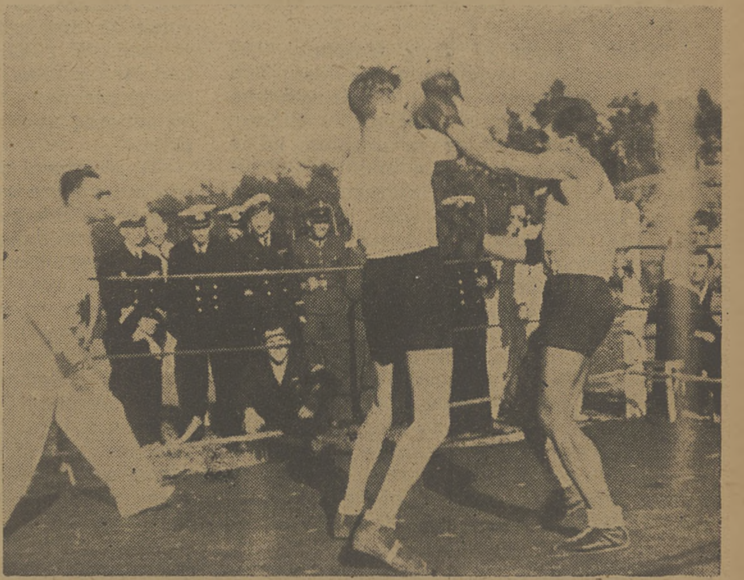
Kilkudziesięciu marynarzy, którzy wykazali się talentem i dobrą formą na Mistrzostwach Mar. Woj. zostało powołanych na specjalny obóz kondycyjno - treningowy. Będzie on trwał około dwuch tygodni i ma za zadanie poprawienie formy marynarzy-sportowców, przewidzianych do reprezentowania Marynarki Wojennej na Mistrzostwach WP. Obóz ten niewątpliwie wpłynie na znaczną poprawę poziomu, stylu i wyników marynarzy, a co za tym idzie przyczyni się do zwiększenia szans na końcowy sukces.

Mistrzostwa Wojska Polskiego odbędą się w tym roku w sierpniu i początkach września w Warszawie, Krakowie i Poznaniu i zgromadzą silną stawkę zawodników. Spodziewamy się, że reprezentacja Marynarki Wojennej odniesie i w tym roku pełny sukces sportowy.

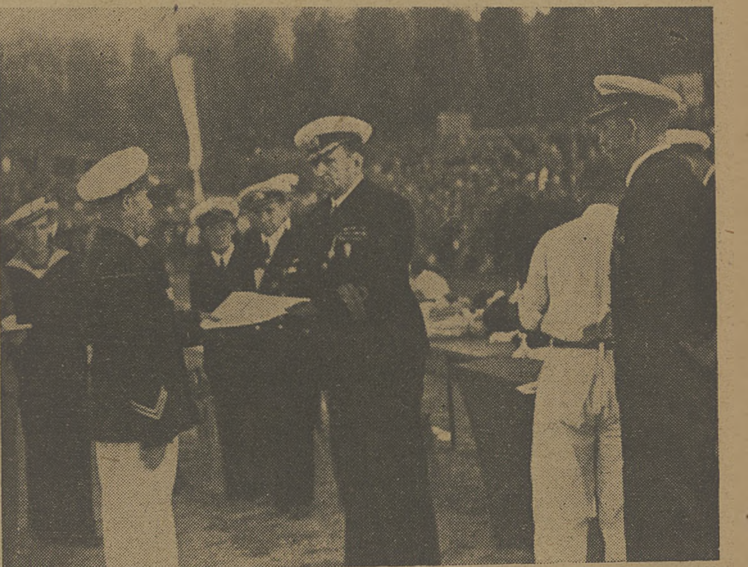
Jot-wu.



1) Mistrzostwa rozpoczęły się defiladą zawodników przed obecnym na zawodach kontradm. Steyerem. Defiladę otwiera poczet sztandarowy.



2) W walce o mistrzostwo Mar. Woj. w wadze ciężkiej spotkali się na ringu dwaj mistrzowie W. P. mat. Koralewski i wicemistrz Polski st. mar. Lik. Po zaciętej i wyrównanej walce zwyciężył na punkty st. mar. Lik.



3) Po rozegraniu wszystkich konkurencji nastąpiło rozdanie nagród. Wręczył je zwycięzcom kontradm. Steyer wygłaszając krótkie przemówienie.

HISTORIA I TRADYCJE *Marynarki Radzieckiej*

W dniu 27 lipca narody ZSRR rokrocznie obchodzą uroczyście Święto Floty Radzieckiej.

Liczne i poważne sukcesy odniesione przez Flotę Radziecką w ostatniej wojnie i jej obecna potęga, wyrosły na dawnych tradycjach i doświadczeniach floty rosyjskiej której początki sięgają pierwszych wieków po narodzeniu Chrystusa.

Pierwsze wzmianki o wyprawach morskich znajdujemy w starych ruskich „letopisach". Dowiadujemy się z nich, że drużyny księcia Olega wraz z „ludźmi ruskimi, rwącymi się ku morzu" wypływały na czółnach, wydrążonych z pni drzewnych, i prowadziły zwycięskie bitwy morskie z greckimi okrętami wojennymi. Pierwsza wyprawa morska Rosjan, na morze Kaspijskie, odbyła się w IX wieku, a już w początkach XII wieku na morzu Bałtyckim rozgrywają się wojny między Nowogrodem, a Szwecją. Były to jednak tylko zaczątki przyszłej floty rosyjskiej i wiele jeszcze lat upłynęło nim luźne zespoły statków kupieckich, po dokonaniu szeregu dalekich wypraw zdobywczych i stoczeniu licznych bitew morskich, przekształciły się w eskadry okrętów wojennych.

Twórcą rosyjskiej floty wojennej był Piotr Pierwszy, zwany też Wielkim. Ten mądry i oświecony car, od dzieciństwa wykazywał nieodparty pociąg ku morzu. Po ukończeniu studiów za granicą, gdzie specjalnie interesował się budową okrętów, Piotr I powraca do ojczyzny i zakłada w Archangielsku pierwszą stocznię. W roku 1693 na stoczni tej zostaje wybudowany pierwszy rosyjski okręt wojenny. W następnych latach Piotr I buduje i organizuje na rzece Woroneż, flotę wojenną, dzięki której zdobywa twierdzę turecką Azow, leżącą u ujścia Donu. W ten sposób oswobadza północne wybrzeże morza Czarnego od wpływu Turcji i zyskuje dla Rosji dostęp do tego morza. Jest to pierwsze doniosłe osiągnięcie rosyjskiej marynarki wojennej. Okres panowania Piotra Wielkiego stał się pierwszym etapem rozwoju potęgi morskiej Rosji. W latach następnych flota rosyjska zdaje swój pierwszy egzamin bojowy na morzu w bitwie pod Gangutem w roku 1714 i w walkach z eskadrami szwedzkimi w roku 1719, odnosząc całkowite zwycięstwo. Od tego czasu inne narody Europy zaczęły poważnie liczyć się z siłą Rosji na morzach. Gdy w drugiej połowie wieku XVIII wybuchła wojna rosyjsko - turecka eskadry rosyjskich okrętów wojennych pod dowództwem słynnego admirała Uszakowa wzięły w niej aktywny udział, zadając szereg druzgocących klęsk liczniejszej flocie tureckiej i przyczyniając się walnie do zwycięstwa.

Admirał Uszakow był świetnym dowódcą morskim. On to wyszkolił kadry marynarzy i oficerów, wychowując ich w ciężkich bojach i trudach. Stał się też przykładem dla przyszłych słynnych dowódców jak Sieniawin, Łazariew, Nachimow i Korniłow. Żelazna dyscyplina i wysoki stopień wyszkolenia marynarzy rosyjskich czynił flotę tą groźną nawet dla największych potęg morskich owych czasów. Dalszy jej rozwój znaczony jest też coraz to nowymi wspanialszymi zwycięstwami. W roku 1827 w bitwie morskiej pod Nawarinem eskadry rosyjskie gromią powtórnie flotę turecką, a w latach 1853-56 odnoszą nowe sukcesy w wojnie krymskiej.

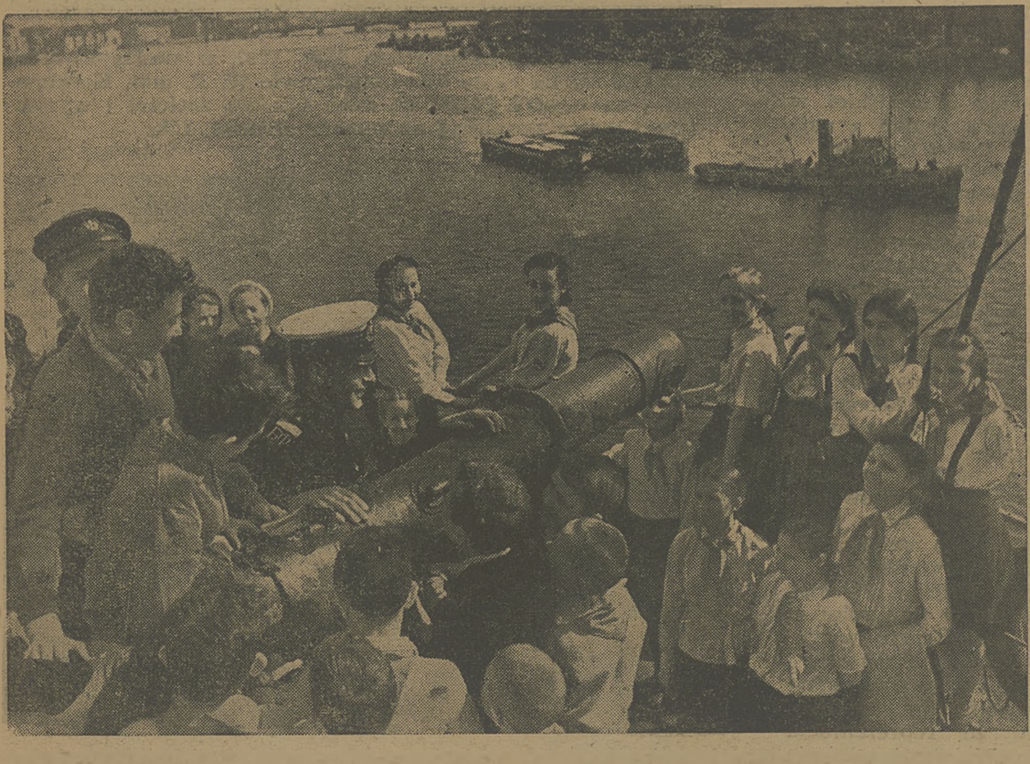
W pierwszej połowie wieku XIX rosyjscy marynarze wypływają na swych okrętach w dalekie rejsy. Bandera rosyjska dociera do najdalszych zakątków w podróżach morskich naokoło świata. Oficerowie marynarki rosyjskiej — Lisiański, Gołowkin, Kruzenstein i Liedtke dokonali szeregu dalekomorskich wypraw, odkrywając nowe wyspy na wodach Pacyfiku i Antarktydy. Spostrzeżenia naukowe rosyjskich uczonych, biorących udział w tych podróżach, znacznie wzbogaciły naukę światową w dziedzinie etnografii, astronomii, oceanografii i meteorologii. Dalekie rejsy, trwające często dwa i trzy lata były dobrą szkołą morską dla młodych rosyjskich oficerów i marynarzy. Szybki rozrost floty rosyjskiej w tym okresie idzie w parze z rozwojem nauk morskich. Pojawia się w drugiej połowie XIX wieku, nowy wielki talent morski — wiceadmirał Makarow. Dowódca ten był jednym z najznakomitszych teoretyków morskich tych czasów. Jego prace naukowo - badawcze i teoretyczne w dziedzinie zagadnień wojenno - morskich w dużym stopniu przyczyniły się do podniesienia poziomu wyszkolenia i wyposażenia technicznego floty.

Zbliżał się wiek XX — okres wielkich przewrotów technicznych a także doniosłych przemian politycznych. Naród rosyjski ciemiężony przez setki lat, coraz śmielej domaga się należnych mu praw i wolności. Zarzewie narodowej rewolucji przeciw caryzmowi rozpala się coraz szerzej. Nastaje rok 1905. W pierwszym szeregu walczących z carską tyranią stają marynarze rosyjscy. Są oni duszą i siłą rewolucji. Na wieść o wybuchu powstania w Petersburgu marynarze z floty czarnomorskiej występują zbrojnie, opanowując pancernik „Potiomkin" i krążownik „Oczakow". Przyłączają się także do powstania marynarze floty bałtyckiej i Dalekiego Wschodu. Rewolucja 1905 r. nie osiąga jednak swojego celu.

Idea walki z caryzmem o wolność narodu, pozostała mimo to we flocie rosyjskiej nadal żywa. Nastaje wreszcie rok 1917. Marynarze floty bałtyckiej znów stają się ostoją ruchu zbrojnego. Wybucha Rewolucja Październikowa. Marynarze znowu kroczą w pierwszym szeregu walczących i już 25 października zdobywają centralny urząd pocztowy w Petersburgu, port wojenny, stacje Mikołajewską i Bał-



Piotr I twórca rosyjskich sił morskich.



W Leningradzie, na wodach Newy stoi słynny krążownik „Aurora" z lufami skierowanymi na Pałac Zimowy. W 1917 r. obwieścił on początek rewolucji. Obecnie krążownik stał się okrętem szkolnym odwiedzanym często przez wycieczki młodzieży.

tycką oraz wiele innych strategicznych punktów stolicy. Wódz Rewolucji — Lenin przemawia do nich wzywając do dalszej nieustępliwej walki. Marynarze nie zawiedli swego przywódcy. Wieczorem tego samego dnia wraz z żołnierzami i robotnikami szturmują i zdobywają carski Pałac Zimowy. Okręty opanowane przez zrewolucjonizowaną załogę wspierają natarcie oddziałów powstańczych.

W dniu 12 lutego 1918 roku Włodzimierz Lenin podpisuje dekret o rozwiązaniu carskiej marynarki i stworzeniu nowej Floty Radzieckiej. Nastał ciężki okres zmagań z siłami interwencyjnymi, w wojnie domowej. Flota radziecka wespół z Armią Czerwoną staje do walki i odnosi swe pierwsze sukcesy bojowe. Walcząc w najcięższych warunkach Flota Bałtycka dokonywuje w dniu 12 marca 1918 r. jedynej w historii morskiej świata przeprawy lodowej. Przez zamarzniętą Zatokę Fińską, pod groźbą ataków niemieckich i fińskich, marynarze radzieccy przeprowadzili z Helsinek do Kronsztadtu 211 okrętów wojennych, wszelkich typów. Spieszone oddziały floty walczyły na wszystkich frontach wojny domowej — pod Leningradem i Odesą, w Astrachaniu i na Sybirze, gromiąc białogwardzistów i interwentów.

Okres międzywojenny 1918-40, Flota Radziecka wykorzystała dla przygotowania się do zadań jakie stawiało przed nią państwo socjalistyczne. Rozrost jej był ujęty w ramy planów pięcioletnich. Zostały wybudowane nowe stocznie i zespoły nowoczesnych okrętów wszystkich klas i typów. Powstały długoletnie szkoły specjalistów morskich, oraz wyższe szkoły oficerów marynarki. W ciągu tych dwudziestu lat pokojowej pracy Flota Radziecka osiągnęła wysoki poziom wyszkoleniowy i techniczny, stając się zarówno pod względem ilościowym jak i jakościowym poważną potęgą morską.

Wybuch wojny w roku 1941 zastał siły morskie ZSRR przygotowane do obrony kraju Stanęły one od pierwszej chwili wespół z Armią Czerwoną do walki z najeźdźcą.

W jesieni 1942 r. kiedy Armia Radziecka ograniczała się do strategicznej obrony terytorium ZSRR działania bojowe floty były nastawione głównie w kierunku współdziałania z lądowymi oddziałami, a zasadniczym zadaniem okrętów wojennych było podtrzymywanie ogniem dział skrzydeł frontu. W tym okresie flota radziecka wydzieliła także znaczne siły dla pomocy armii lądowej. Oddziały spieszonych marynarzy walczyły z Niemcami nie tylko w obszarach przybrzeżnych, lecz często też i w głębi frontu — jak n. p. pod Moskwą, w decydującej bitwie 1941/42 r. Bohaterska obrona Sewastopola, Odessy i północnego Kaukazu, wejdzie także do historii floty radzieckiej, dzięki męstwu marynarzy, którzy dokazywali w tych bitwach cudów waleczności i poświęcenia. Gdy w roku 1942 Niemcy próbowali przebić się w dół wschodniego wybrzeża morza Czarnego pod Tuapse, zespoły radzieckich okrętów wojennych floty czarnomorskiej celnym ogniem dział powstrzymały ten niebezpieczny atak, wspomagając wydatnie swe oddziały detaszowane złożone z oficerów marynarki i marynarzy.

Podczas wielkiej bitwy pod Stalingradem flotylla wołżańska przerzuciła przez Wołgę wojska i materiały wojenne, zabezpieczając w ten sposób garnizon miasta przed brakiem amunicji i rezerw. Także na północnym odcinku frontu okręty radzieckie osiągnęły poważny sukces bojowy, powstrzymując napór niemieckich wojsk nacierających na Murmańsk.

Najpoważniejszą rolę odegrała jednak flota radziecka w obronie Leningradu. Okręty floty bałtyckiej zamieniły się w tym okresie na silne punkty artyleryjskie, podtrzymujące cały front leningradzki, podczas gdy flotylla na jeziorze Ładoga utrzymywała jedyną drogę komunikacyjną zaopatrując oblężone miasto w żywność i amunicję.

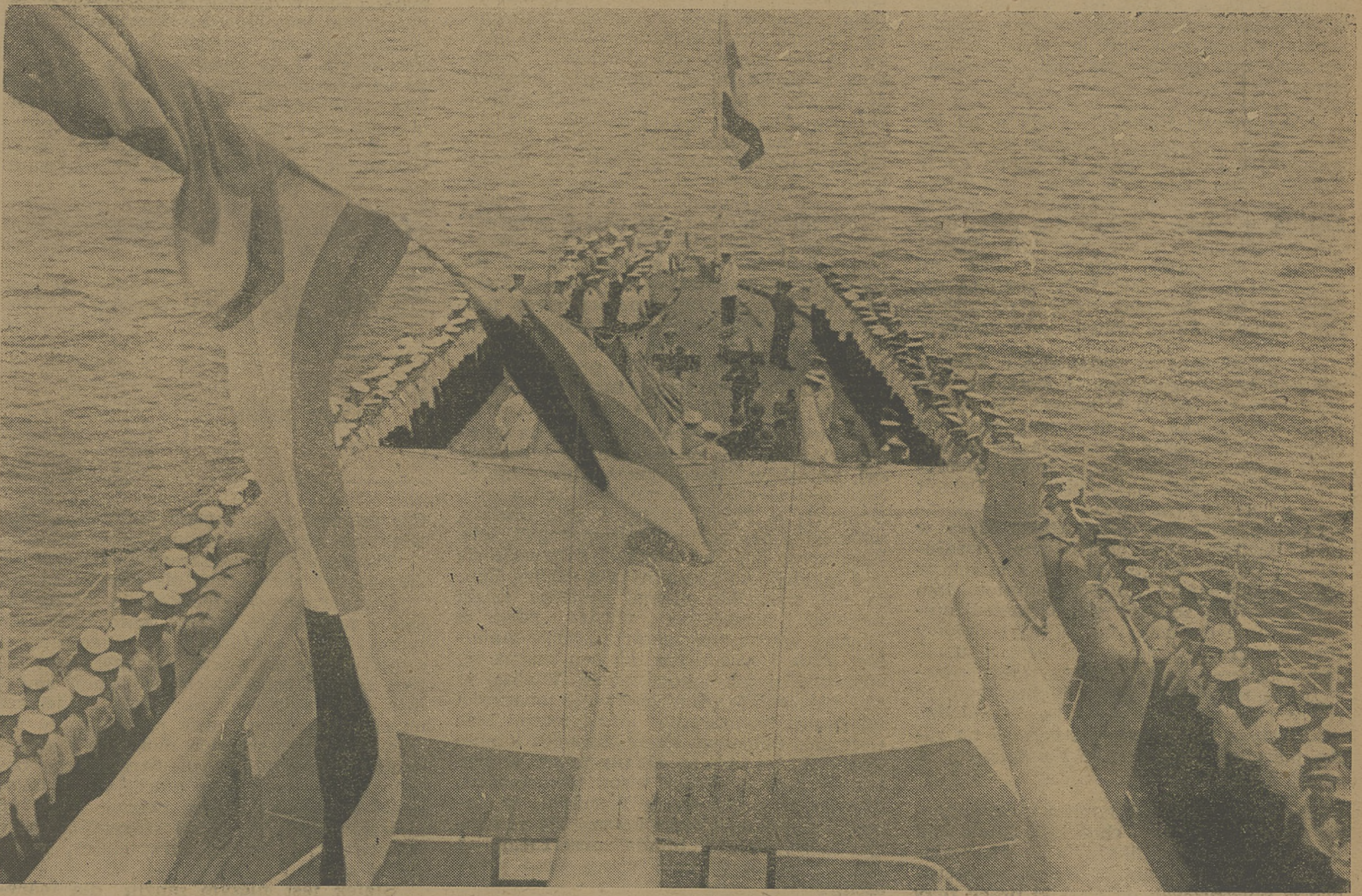
Od roku 1943 flota Radziecka przechodzi wraz z Armią Czerwoną do akcji ofensywnych, wspierając wszystkie natarcia na skrzydłach frontu wschodniego. Zdobycie miasta i portu Noworosyjska w znacznym stopniu było zasługą floty czarnomorskiej, która wykonała wspaniale tą trudną operację. W krótki czas potem okręty tej samej floty dokonały śmiałych i udanych wypadów desantowych na półwysep Kercz, co umożliwiło w następnym roku pod względem operacyjno-taktycznym zdobycie całego Krymu w stosunkowo krótkim czasie i bez większych strat.

Wszystkie jednostki floty radzieckiej walczyły nieprzerwanie z wrogiem — okręty nawodne i podwodne, lotnictwo morskie, artyleria nadbrzeżna i piechota morska, wespół z Armią Czerwoną rozbiły potencjał wojenny Niemiec. Niemałą też rolę odegrały także flotylle rzeczne jak: Dunajska, Dnieprowska, Wołżańska i inne, które w walkach z Niemcami dotarły, aż pod Budapeszt i Szprewą pod Berlin, zadając ciężkie straty cofającym się oddziałom niemieckim. Flota Pacyfiku przystąpiła do działań w końcu wojny, ale w walce z Japończykami odniosła szereg sukcesów gromiąc ich u wysp Kurylskich i w rejonie Sachalinu.

O wysokich walorach bojowych floty radzieckiej świadczy najdobitniej cyfra ponad 100 operacji desantowych, przeprowadzonych przez nią za okres ostatniej wojny. Wielkie tradycje wojenne i bogate doświadczenie takich dowódców morskich jak Uszakow, Sieniawin, Łazariew, Nachimow i Makarow, odziedziczone przez Flotę Radziecką, zostały przez nią jeszcze bardziej uświetnione i utrwalone w zwycięskich walkach z Niemcami. Do historii swej i pięknych tradycji, Flota Radziecka dołączyła jeszcze jeden wspaniały liść wawrzynu i sławy.

Na podstawie pracy kontradmirała N. A. Bołogowa

J. Wójcicki, ppor.



Nowoczesny krążownik radziecki „Admirał Makarow".



„...blindach, delfinach i wyścigach konnych"



J. BALCERAK

Korespondencja własna „Marynarza Polskiego" — Przedruk bez podania źródła wzbroniony

Po dwudniowym postoju w Southampton, gdzie statek zaopatrzony został w żywność i słodką wodę, ruszyliśmy w dalszą drogę, — tym razem już bezpośrednio do Brazylii. Ostatni rzut oka na dość przeciętne, niczym nie wyróżniające się miasto-port (chyba tylko dość licznymi, jak na Anglię, ruinami), sterczące trzy wielkie kominy „Queen Mary" i cztery — starej „Aquitanii", — sławnych ongiś statków pasażerskich, (dziś wyprzedzonych przez bardziej nowoczesne) — i „full speed", — całą mocą naprzód.

Już nazajutrz pryska, przynajmniej dla niektórych z załogi, cały tak zwany romantyzm morza. Rozpoczyna się kiwanie, kołysanie, czy — jak kto chce — bujanie statku „w te i we wte", kiedy to ma się niejednokrotnie złudzenie, że w pewnych chwilach niebo dotyka morza. Takie ciche, złośliwe przymierze żywiołu ze sklepieniem niebieskim, skierowane przeciwko tym, co to marzą sobie na lądzie: „ach, żeby to być marynarzem!", albo „Ach, być sam na sam z żywiołem!". Cała pociecha, że są i starzy marynarze, kapitanowie statków, co choć z Neptunem są na pewno za pan brat, a jednak od czasu do czasu także „dadzą rybom pokarm", nie krępując się tym bynajmniej, najwyżej rzucając przy tym jakieś, dla ulgi, przekleństwo.

„Aby przejść Biskaje" — słyszę na lewo i na prawo od marynarzy, którzy na mój widok sami doznają tej samej co ja choroby (bo to, proszę Was, jest nieco zaraźliwe, tak jak np. ziewanie). A przejść Biskaje, to znaczy „jechać" tak przez dwa conajmniej dni. Tracę przy tym apetyt (kuchnia się cieszy, cholera!), jest mi właściwie bardzo „sorry", bo przecież nie pierwszy raz, do licha, jestem na statku i nie drugi (mówiąc prawdę — trzeci raz).

Siedzę właśnie na pogawędce u kapitana, gdy ktoś przychodzi i oznajmia, że „ujawniło się dwóch blindów". Po chwili wchodzi ta parka i w myśl przyjętych na całym świecie zasad, przyznaje się do winy, t. j. do tego, że „wobec braku pieniędzy i możliwości, mając ciocię w Detroit i wujka w Nowym Jorku" zdecydowali się wsiąść na pierwszy lepszy statek idący w tym kierunku — w charakterze „pasażerów na gapę". Wsiedli na jakiś statek w Gdyni, przyjechali do Southampton, tam — wobec tego, że „ich" statek poszedł nieoczekiwanie do doku na kilkutygodniowy remont, znaleźli się w przykrej sytuacji, mianowicie — trzeba było wysiąść i przesiąść się na inny statek. Wobec tego, że Nowy Jork i Detroit znajdują się podobno w Ameryce Północnej, postanowili na razie pojechać do Ameryki Południowej, a stamtąd dalej.

Po otrzymaniu od kapitana całej porcji słownej, która — choć kpt. Szudziński jest człowiekiem delikatnym — nie nadaje się do powtórzenia w druku, pasażerowie ci powędrowali do ciężkiej pracy przy węglu. Przed tym jeszcze zakomunikowano im, co ich czeka w Santos;

KRYMINAŁ OSTATNIEJ KATEGORII,



staszliwie brudna cela, w której znajdą się wraz z przedstawicielami wszystkich niemal narodowości świata. (Ktoś z załogi naszego statku już miał zaszczyt tam zamieszkiwać w czasie poprzedniego rejsu). A potem — powrót do kraju.

Plaga „blindziarzy" istniała zawsze i we wszystkich portach świata. Bezsprzecznie przyczyniły się do niej w wielkim stopniu różne powieści podróżniczo-awanturnicze Londona, Curwooda, Maine Rieda. Nietrudno jest podziałać na wyobraźnię młodego chłopca, którego pociągają dalekie lądy i morza. Wie on o tym, że trzeba zwalczać po drodze wiele trudności, ale nigdy nie zda sobie sprawy z istoty grożącego mu niebezpieczeństwa i cierpień. Jego umysł odgarnia, jak piankę z filiżanki kakao, wszystko zło, pozostawiając urok takiej podróży, smak „zakazanego owocu". Opowiedziano mi tu, na statku, że raz np. na m/s „Sobieski", wiozącym w czasie wojny transporty żołnierzy do Afryki, znaleziono jakiegoś 15-letniego chłopca, Anglika, syna bogatych rodziców, który na zapytanie kapitana, dlaczego zrobił to głupstwo, odpowiedział nie namyślając się: „Bardzo lubię morze i życie marynarskie odpowiada mi. Ale cóż z tego, kiedy mnie nigdzie nie chcieli przyjąć!" Chłopiec, oczywiście, powrócił w powrotnym rejsie do domu, wzbogacony o t. zw. przygodę. Był za młody na to, aby dostać w skórę, jak dostają starsi od niego wiekiem, którzy tego rodzaju wyskoki odpłacają więzieniem, ciężką pracą, albo obozem. Często taki chłopiec przychodzi po rozum do głowy przez inną część ciała. Trudno, młodość i to ma do siebie...

Nie wszyscy zapewne wiedzą, że na świecie, który roi się od wszelakich organizacyj, związków, stowarzyszeń istnieje np., oczywiście nieoficjalnie giełda „blindziarzy". Stanowią ją kundy portowe, obieżyświaty, włóczęgi „bez portu macierzystego", etc. Zasadniczo ich „lewe rejsy" odbywają się pod szyldzikiem poszukiwania chleba. Znają oni wszystkie niemal możliwe szlaki morskie i oceaniczne, wiedzą, gdzie są większe szanse bezkarności, a gdzie mniejsze, gdzie i w którym miejscu można się „ujawnić" i jak i kogo bujać. Wiedzą, że np. nie wolno zdradzić swojej obecności na statku towarzystwa okrętowego Mac Cormack, udającym się w kierunku kanału Panamskiego, zanim się nie minie w tym kanale innego statku tegoż towarzystwa, idącego w przeciwnym kierunku. W innym wypadku bowiem kończy się romantyczna wycieczka: „blinda" przerzucają na tamten statek i „gość wraca skąd przyszedł".

Przed wojną istniał w Antwerpii (może i dziś istnieje) specjalny obóz pracy dla takich pasażerów, przy czym jego gospodarze bardzo sprytnie urządzali się. Oto zapłatę za wykonywaną przez nich przymusową pracę, przechowywali tak długo, aż się nie zebrała suma, pozwalająca na wykupienie biletów przejazdu do kraju, z którego taki „pasażer" pochodził. Chcąc nie chcąc poszukiwacz przygód zarabiał uczciwie na swój powrót.

Są typy „blindziarzy" nieuleczalne wprost, chroniczne, chorujące na jakiś kompleks wojażerski. Władają one często kilkoma językami, wprawdzie powierzchownie, ale wystarczająco, aby się z kimkolwiek jakkolwiek rozmówić. Np. na jednym z polskich statków wykryto przed wojną młodzieńca, który powiedział, że jest Norwegiem. Gdy statek, który właśnie udawał się w tym kierunku, usiłował pozbyć się go w jednym z portów norweskich, okazało się, że on wcale nie był Norwegiem. Gdy go tamtejsza straż portowa spytała, skąd on wreszcie pochodzi, przyznał się, że okłamał: w istocie jest Estończykiem. Powiedział to nie wiedząc, że tenże polski statek udaje się skolei do Estonii. Zabrano go z sobą na polecenie władz norweskich. Jakież było oburzenie kapitana statku, gdy w Tallinie okazało się, że ów blindziarz nie jest Estończykiem! Tam skolei spryciarz „przyznał się", że jest Francuzem. I tu znów kapitan przyłapał go na kłamstwie, gdyż sam władał biegle tym językiem. A najgorszy w tym wszystkim jest fakt, że żaden port nie chce przyjąć od kapitana takiego „pasażera", tylko w wypadku, jeżeli osobnik jest obywatelem danego państwa.

Teraz, jak przeczytaliście o tych historiach, zrozumiecie takiego kapitana statku, który na widok „blinda" — o ile nie opanuje się — może dostać furii. A do tego jeszcze, jeżeli taki gość nie może pracować, bo wciąż leci do burty i

KARMI RYBKI.



Czy człowieka (bo kapitan jest także człowiekiem) nie może czasem trafić szlag?

Trzeba sobie szczerze powiedzieć, że za „wrażenia" zbyt drogo się czasem płaci...

O marynarzach rzeczywiście można pisać, i pisano już zresztą, całe tomy, ale jedno należy stwierdzić, że w codziennej swojej pracy na morzu marynarz jest takim samym robotnikiem w swoim zawodzie, jak każdy inny na lądzie. Są jeszcze na całym świecie ludzie pióra, którzy piszą o „starych wilkach morskich", „dzielnych marynarzach", „nieustraszonych bohaterach morza", etc., otaczają ich jakąś napół-legendarną glorią, tworząc jakiś typ nadczłowieka — przed którym „szczury lądowe", t. j. zwykli śmiertelnicy, winni chylić czoła.

Statek jest niczym innym dla marynarza, tylko zwykłym warsztatem pracy, z tą tylko różnicą, że warsztat ten jest

pływający. A praca, jak to praca, może być przyjemnością dla niektórych, udręką dla innych, a koniecznością życiową — dla wszystkich. Od czasu do czasu przykują jego uwagę, jeżeli jest na pokładzie — jakieś zamglone kontury lądu, czy jakiś inny płynący pod obcą banderą „warsztat". Zdawałoby się, że każdy z nas patrzy jednakowo na te „urozmaicenia", ale nie, jednak inaczej. Zauważyłem w czasie parotygodniowego pływania po Atlantyku, kiedy nie wiem, czy spotkaliśmy we dnie więcej niż 6 statków (w tym „Queen Elisabeth"), że marynarz ocenia przede wszystkim wartość okrętu, konstatuje jego typ i wysnuwa przypuszczenie co do jego szybkości i zanurzenia. Wprawdzie zaklnie przy tym często i mruknie coś w rodzaju: „Psia kość, a nasza „łajba" tak się wlecze, jak mucha w miodzie", — ale w każdym bądź razie pewnym jest, że przeciętny pasażer na statku myśli w tej samej chwili zupełnie innymi kategoriami.

Wspomniałem w poprzednich notatkach, że romantyzm morza często pryska, np. w chwili, kiedy taki przypadkowy „piewca morza", czy inny amator, zacznie — delikatnie mówiąc — chorować. A przecież, niestety, pryska i wtedy, gdy takiemu pasażerowi zechce się w tropiku, ot, powiedzmy dla urozmaicenia, zejść na dół — do maszynowni. Z gorącego pokładu, chłodzonego, na szczęście, przyjemnym wiatrem, w stroju kąpielowym i w hełmie tropikalnym, schodzi do tych okrętowych „ludzi podziemi" — mechaników, palaczy i trymerów (podającym palaczom węgiel z bunkrów). Pracują oni przy temperaturze, dochodzącej do 110 stopni Farenheita. A spróbuj, przyjacielu, stanąć przy drzwiach paleniskowych w czasie t. zw. „podsypki", gdy bucha ci w twarz żar z paleniska, w którym temperatura sięga 2.500 stopni Celsjusza. Wtedy nie możesz sobie nawet pozwolić na to, aby powiedzieć: „Brr! Z i m n o się robi na samą myśl, jak tam gorąco!".

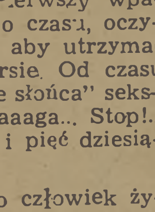
Wyjdźmy już zatem na pokład. Rzut oka za burtę: całe stada przemiłych latających rybek dosłownie „pryska" spod fal, prutych dziobem naszego statku. Są one najwyraźniej przerażone naszą obecnością tutaj. Za parę dni spotkamy delfiny, nieco później i rekiny, takie same, którymi straszy się tam u nas, w Gdyni, małe niegrzeczne dzieci: „Jak się nie poprawisz, to mamusia rzuci ciebie rekinom na pożarcie. Rekiny lubią takie dzieci..."

Na pokładzie — normalna praca marynarzy: Opukiwanie rdzy, mycie, malowanie, wszelkiego rodzaju naprawy, sprawdzanie wind ładunkowych, etc. Na mostku nawigacyjnym i sterówce czuwają oficer wachtowy i sternik. Pierwszy wpatrzony w mapy (od czasu do czasu, oczywiście), drugi — w kompas, aby utrzymać statek na wyznaczonym kursie. Od czasu do czasu odbywa się „łapanie słońca" sekstansem, wtedy słychać „Uwaaaga... Stop!... 38 stopni, dwanaście całych i pięć dziesiątych minuty".

Ale nie samą pracą tylko człowiek żyje, a marynarze znani są nieraz ze swego (tym razem może nieprzereklamowanego) zmysłu humoru i kawalarstwa, lubią sobie wzajem docinać. Parę przykładów? Proszę.

W chwili przekroczenia równika, jak wiecie, według starych zwyczajów marynarskich, odbywa się t. zw.

CHRZEST RÓWNIKOWY



który otrzymują od samego Neptuna ci, co zawitali tu po raz pierwszy. Tym razem odbyło się to, niestety, bardziej prymitywnie, bo bez Neptuna i pod szlauchem. Przechodzi ów „lipny" chrzest kilku marynarzy, siłą ściągają, w ubraniu i fartuchu poczciwego kucharza, który otrzymuje extra-chrzest z pompy, ja zgłaszam się oczywiście „dobrowolnie". Silny strumień wody z przodu i z tyłu i z boku — i już po obrzędzie, ma się prawo do otrzymania „dyplomu". Nagle — słychać jakiś rwetes. Do chrztu usiłują ściągnąć pomocnika kucharza, Lewczyka, Bogu ducha winnego człeczynę, który już bodaj po raz piąty przechodzi równik. Lecz nie! Załoga wmawia weń, że za każdym razem, płynąc do Ameryki Płd. omijał równik, względnie... chował się w chwili jego przekroczenia.

Są i inni kawalarze, w rodzaju st. mar. Bogacza (nie można, niestety, w jego wypadku powiedzieć nomen-omen, bowiem na palcach jednej ręki można policzyć dnie w roku, kiedy ma pieniądze w kieszeni). Potrafi on np. biec na wachtę i wołać po drodze: „O rany! Ile wody!" Starszy oficer, myśląc, że znów gdzieś przecieka woda, co się często zdarza, pyta zdenerwowany: „Gdzie, gdzie?", a Bogacz, jakgdyby nigdy nic, uśmiechnie się i — tym razem już spokojnie odpowie: „A za burtą!" I zrób mu coś, przecież nie skłamał.

Obiad w mesie. Schodzą się oficerowie, rzucają nieufne spojrzenia na zupę, lub mięso na talerzach i takie same spojrzenia rzucają w stronę, gdzie siedzi ochmistrz Siedziako. Twierdzą uparcie, że jeżeli ochmistrz przychodzi na obiad, to znaczy jest wszystko okey, jeżeli go natomiast nie ma, jest w tym (obiedzie) coś podejrzanego. Wtedy pada z ust „trzeciego" (trzeci oficer nawigacyjny) obco brzmiące słowo: „panowie — m a f i s z !". Słowo to przywiózł on ze sobą z jednej z dalekomorskich podróży, zdaje się do Indyj, czy z Algieru i ma ono wiele znaczeń, w zależności od intonacji, w jakiej się je wymawia. Jeżeli powie się „mafisz" w wesołym tonie — oznacza to, że jest dobrze, jeżeli natomiast płaczliwie — oznacza rozpacz, ból, czy przeczenie. Oczywiście cała ta heca brana jest na wesoło i ma na celu „dręczenie" ochmistrza, „aby się poprawił" i dawał lepsze „papu". Gdyśmy się zbliżali do brazylijskiej wyspy skazańców Fernando de Noronna, zakomunikowano Siedziace, aby się spakował, gdyż kapitan zdecydował się wysadzić go na tej wyspie wraz z naszymi dwoma „blindami".

Pewnego dnia spaceruję po pokładzie i nagle widzę przed sobą unoszoną przez wiatr długą taśmę papierową. W ślad za nią biegnie czwarty mechanik Cygan i woła: „Łapać, łapać! Mój list! „Gdzie, jaki list?" — pytam, ale już instynktownie lecę w ślad za wspomnianą taśmą. Ścigaliśmy ją razem, aż nadepnęliśmy w pewnym momencie nogami uchwyciwszy ją na chwilę przed wyfrunięciem w morze. Jak się okazało p. Cygan pisze listy do domu na rolce papieru... higienicznego, pisze dzień po dniu i urywa rolkę wtedy, kiedy statek staje w jakimś porcie. Zwija zapisany papier długości nieraz kilkunastu metrów i wysyła pocztą do domu. Ostatnio — powiedział mi — poradziłem żonie, aby czytała te listy na czwartym piętrze kamienicy i powoli, w trakcie czytania, spuszczała je przez okno na dół.

O urozmaicenia na statku dba od czasu do czasu „trzeci", p. Lesz, który na wzór, zdaje się, angielski, urządził trzykrotnie wyścigi konne, zaimprowizowane na pokładzie. Na wyrysowanym kredą torze, „biegają", poruszane ręką mł. marynarza, drewniane, małe koniki i jeden piesek - maskotka (zwany „hap - hap"). Konie są ponumerowane, ilość posunięć wskazują karty, jest kilka biegów po dwa okrążenia każdy. Wyścigi te cieszyły się dość dużym wzięciem i dochód z nich przeznaczony został na zakup książek dla biblioteki okrętowej. Wszyscy wiedzą, że „trzeci" ma dryg do takich rzeczy i niętylko zresztą do takich, bo niesie on również pomoc samarytańską na statku. Pasjami lubi „znęcać się" nad chorymi, dawać im zastrzyki, pigułki, bandażować, etc. Dość powiedzieć, że obok nowoczesnego i uniwersalnego środka lekarskiego, jakim jest penicylina, p. Lesz dysponuje również zwykłą lewatywką. Piszę o tym wszystkim, bo to wcale nie jest żaden wstyd — zwykła ludzka rzecz. Gdy zwichnąłem sobie lekko stopę, „trzeci" wsadził mi na nogę

OGROMNĄ PROTEZĘ



którą przez tydzień stukałem po pokładzie, jak ów słynny pirat — kikutem. A w wolnych od wachty i „ratowania bliźnich" godzinach, uczy jeszcze bosmana Jerzykowskiego i st. mar. Potulickiego kilku przedmiotów, przygotowując ich do kursu szyprów i egzaminu w Gdyni. Uczniowie tak się przejęli nauką, że w godzinach, gdy ostatniej niedzieli, zakończył się „sezon wyścigowy" i cała załoga z zapartym tchem wpatrzona była w „kobyły", spotkałem bosmana i spytałem go, czemu nie bierze udziału w rozgrywkach. Odpowiedział mi wręcz: „Chciałbym, ale psia krew muszę się uczyć ułamków!"

* * *

Po trzytygodniowej podróży ukazał się naszym oczom ląd brazylijski. Poprzedniego dnia spotkaliśmy hiszpański statek pasażerski z Sevilli o ładnie brzmiącej nazwie „Cabo de buena Esperanza" (Przylądek Dobrej Nadziei). Różnobarwny tłum kobiet, mężczyzn i dzieci, kiwał nam z pokładu na powitanie.

Zbliżamy się do lądu, gdzie w XV wieku — już po śmierci Kolumba — zawadził w swoich wędrówkach morskich Portugalczyk, nazwiskiem Ferdynand Magellan, dowodzący pięcioma statkami hiszpańskimi. Hiszpanie nazwali ten kraj Brazylią od nazwy drzewa, które wywozili stamtąd. Po długotrwałym głodzie załoga Magellana zaopatrzyła się tu w kury, ziemniaki i słodkie, smakowite owoce, podobne do szyszek sosnowych, które tubylcy nazywali bananami. Na powitanie podróżników zjawili się jacyś dziwni ludzie, — nadzy Indianie, którzy jako jedyny strój nosili wetknięte we włosy papuzie pióra. Ofiarowali żywność w zamian za inne przedmioty, za haczyk do wędki, nóż, lusterko...

... W pięć wieków później, zjawił się tutaj między innymi — specjalny wysłannik redakcji „Marynarza Polskiego" z dalekiej, bo oddalonej od tej ziemi o 6.132 mile, Polski. Zjawił się na 7.000-tonowym statku „Narwik" wraz z 50-cioosobową załogą, pod biało-czerwoną banderą i tajemniczym znakiem „G-A-L" na kominie.

Korespondent ów nie przyjechał do kraju tego po kury i ziemniaki (bo ma w domu gęś), ani po banany (bo ma swoje jabłka i gruszki), nie przywiózł z sobą na handel żadnych haczyków, noży i lusterek (bo nie ma zmysłu do handlu).

Poza tym korespondent spodziewa się, że od XV wieku zaszły już w tym kraju jakie takie zmiany i, że przywitają go nie Indianie z papuziemi piórami, ale cywilizowani tubylcy i marnotrawne syny i córy — emigranci polscy sprzed wojny, co przybyli tu w poszukiwaniu chleba.

Ale to już jest całkiem inna historia — jak mawiał Kipling, a — nie wyprzedzajmy faktów — jak dodaje niżej podpisany Wasz korespondent

JÓZEF BALCERAK.

Santos, w czerwcu 1947 r.

Pierwsza bitwa na Morzu Filipińskim

Stoczona, w dniach 19 i 20 czerwca 1944 roku, bitwa między V Flotą Amerykańską admirała Spruance i 58 Korpusem Floty admirała Mitschera, a bazującą w zatoce Tawi - Tawi (morze Celebes) flotą japońską admirała Ozawy, była nie tylko jedną z największych, ale i najciekawszych bitew morskich na Pacyfiku, w której dobitnie okazało się jak doniosłe i decydujące znaczenie posiada najmłodsza kategoria okrętów wojennych: lotniskowce. Właściwie bitwa ta nie powinna pretendować do miana bitwy morskiej, gdybyśmy trzymali się ściśle założenia, że bitwą morską nazywamy bezpośrednią walkę — artyleryjską czy torpedową — okrętów z okrętami. W pierwszej bitwie na morzu Filipińskim okręty bezpośrednio ze sobą nie walczyły — za wyjątkiem ataków dwóch okrętów podwodnych na lotniskowce— i stoczona ona została wyłącznie przez zaokrętowane na lotniskowcach obu stron samoloty, i jedynie samoloty walczyły ze sobą lub z okrętami i okręty z samolotami. Dlatego też słuszniej byłoby nazywać tę bitwę — tak jak ją nazywają Francuzi — bitwą powietrzno - morską.

Bitwa ta, jak zresztą niemal wszystkie bitwy morskie czy powietrzno - morskie, stoczone od końca 1942 roku, zakończyła się dużym sukcesem amerykańskim. Tym dziwniej brzmią komunikaty, jakie Japończycy ogłosili po bitwie. Pomijając sam fakt, że podali dużo wyższe siły amerykańskie niż rzeczywiście brały udział w bitwie, określając je na 15 — 16 okrętów liniowych, 25 krążowników, ponad 300 niszczycieli i nieokreśloną ilość lotniskowców, zupełnie śmieszne wydają się, wobec powojennych danych, rzekome straty amerykańskie. Miały one wynieść w jednostkach zatopionych 3 okręty liniowe, 2 lotniskowce, 4 krążowniki i kilka jednostek mniejszych, ciężko uszkodzonych lub zatopionych: 2 okręty liniowe, 10 lotniskowców i szereg jednostek mniejszych, ponad to „co najmniej" 863 samoloty zestrzelone.

Rzeczywiste straty amerykańskie wyniosły 33 samoloty, zestrzelone w bitwie i 73, które zaginęły, nie mogąc po wieczornej akcji lądować nocą na lotniskowcach, lub mając za mało paliwa do powrotu. Prawie 75% załóg z tych samolotów zostało nad ranem odnalezionych i ocalonych. Ani jeden okręt amerykański nie został zatopiony, cztery jedynie odniosły niezbyt zresztą ciężkie uszkodzenia.

Straty japońskie były poważne. Zatopione zostały 3 lotniskowce, 2 niszczyciele i 1 ropowiec, zaś 1 pancernik, 3 lotniskowce, 3 krążowniki, 1 niszczyciel i 3 ropowce ciężko uszkodzone. Bardzo ciężkie były straty japońskiego lotnictwa, które wyniosły 402 samoloty na 545, jakie się ukazały w powietrzu. Nic też dziwnego, że bitwa ta otrzymała nazwę „strzelanie do gołębi".

Flota japońska, (mamy tu na myśli jej kościec z okrętami liniowymi i lotniskowcami), już od półtora roku obawiała się stawić czoła flocie amerykańskiej, która stosując tak-



Tubylcze wojska amerykańskie wkraczają do Manilli.

tykę „żabiego skoku" przenosiła front coraz bliżej Japonii. Ostatnią bitwą, w której brały udział ciężkie siły japońskie, była trzydniowa bitwa koło wysp Salomona — 13 do 15 listopada 1942 roku, w której zatopione zostały krążowniki liniowe „Kongo" i „Hiei" i krążowniki ciężkie „Kurutaka" i „Kinugasa". Po tej ciężkiej klęsce odniesionej w bitwie, w której Japończycy dysponowali dwa razy większymi siłami od przeciwnika, japońska flota przestała się pokazywać na morzu. Słusznie więc Amerykanie sądzili, że pojawienie się ich eskadr blisko japońskich baz, sprowokuje wreszcie japońskie siły główne do podjęcia rzuconego im wezwania.

Inny natomiast argument mógł wstrzymać japońską kontrakcję. Japończycy posiadali dużo mniej lotniskowców niż Amerykanie, a w toku dotychczasowych działań na Pacyfiku okazało się dobitnie, że lotniskowce, których samoloty spełniały rolę dalekosiężnej artylerii, są najniezbędniejszymi okrętami w wojnie oceanicznej. Sprawę pogarszał fakt, że nie tylko japońskie stocznie i fabryki samolotów nie mogły dotrzymać kroku stoczniom i fabrykom amerykańskim, daleko bowiem dotkliwsze były straty personelu latającego w japońskim lotnictwie morskim. Po stracie 1.000 samolotów w roku 1942 i 2.200 w roku 1943 — (mowa tu o lotnictwie morskim) — Japończykom brakowało i samolotów potrzebnych nie tylko do obsadzenia posiadanych lotniskowców, lecz także i licznych baz, rozrzuconych po wyspach zachodniej części oceanu Spokojnego, jak też wyszkolonych odpowiednio załóg dla nowobudowanych samolotów. Dlatego też, zdarzały się paradoksalne wprost wypadki, że lotniskowce japońskie zmuszone były wyokrętować swoje samoloty, oddając je poszczególnym bazom, gwałtownie potrzebującym uzupełnienia stanu swych eskadr. Na wiosnę 1944 roku, Japończycy dysponowali zaledwie 9-oma lotniskowcami, podczas gdy Amerykanie posiadali 8 dużych lotniskowców, 8 małych i kilkadziesiąt pomocniczych lotniskowców konwojowych.

Amerykańska flota, która miała przeprowadzić desant na Saipan, składała się z potężnych pancerników typu „Iowa", 8 lotniskowców eskortowych i jednostek transportowych, przewożących 2 dywizje piechoty morskiej i 1 dywizję piechoty lądowej. Ochronę tej floty, przed ewentualnym atakiem japońskim, miał dać 58 Korpus Floty, składający się z 15 lotniskowców. 4 dalsze lotniskowce konwojowe stanowiły ochronę linii, zaopatrującej obie floty, a 5-ty lotniskowiec miał za zadanie ochronę miejsca lądowania przed spodziewanymi atakami podwodnymi.

11 czerwca flota amerykańska pojawia się koło wysp Mariańskich. Samoloty amerykańskie niszczą lotnictwo japońskie na wyspach Tinian, Rota, Saipan i Guam. Następnego dnia na południe od Filipin, patrolujący amerykański okręt podwodny spostrzega potężną japońską flotę, płynącą na północny wschód. Składa się ona z 4 pancerników, 6 lotniskowców, 8 krążowników i licznych jednostek mniejszych. 14 czerwca, 3 lotniskowce z 58 Korpusu Floty odesłane zostają na północ, by zniszczyć japońskie bazy lotnicze na Iwo - Jima i Bonin, co przeprowadzają 16 czerwca niszcząc blisko 100 samolotów. W międzyczasie, 15 czerwca następuje lądowanie na wyspie Saipan.

18 czerwca rano, japońska flota admirała Ozawy spostrzeżona zostaje o 700 mil na zachód od Guam. 19 czerwca rano startują japońskie samoloty z lotniskowców, w momencie, kiedy flota amerykańska znajduje się jeszcze poza ich zasięgiem. Ozawa, pragnąc trzymać swą flotę poza zasięgiem lotnictwa amerykańskiego, postanowił korzystać z lotnisk położonych na wyspach Guam i Rota. Samoloty japońskie podzielono na dwie grupy. Jedna miała wpierw zaatakować flotę Mitschera i później dolecieć do pobliskich wysp Rota i Guam, druga grupa polecieć miała wpierw na wyspy i po zabraniu nowego zapasu paliwa, w drodze powrotnej na japońskie lotniskowce, atakować flotę Mitschera. Ten sprytny plan zakończył się kompletnym fiaskiem. W tym czasie bowiem, amerykańskie samoloty bombardowały japońskie lotniska na wyspach, i samoloty japońskie nie były w stanie lądować tak z powodu ataków amerykańskich pościgowców, jak i wskutek kompletnego zniszczenia lądowisk bombami. Większość samolotów japońskich zginęła.

W międzyczasie admirał Ozawa natknął się niespodziewanie na amerykańskie okręty podwodne. Duży lotniskowiec „Shokaku", (29.000 ton) trafiony trzema torpedami okrętu podwodnego. „Cavalla", zatonął po 2-ch godzinach. W kilka godzin później, okręt podwodny „Albacore" storpedował największy lotniskowiec japoński „Taiho" (33.000 ton), okręt flagowy admirała Ozawa. Ozawa przeniósł się na inną jednostkę i w chwilę później „Taiho" zatonął wskutek eksplozji. Japońska flota rozpoczęła odwrót na zachód.

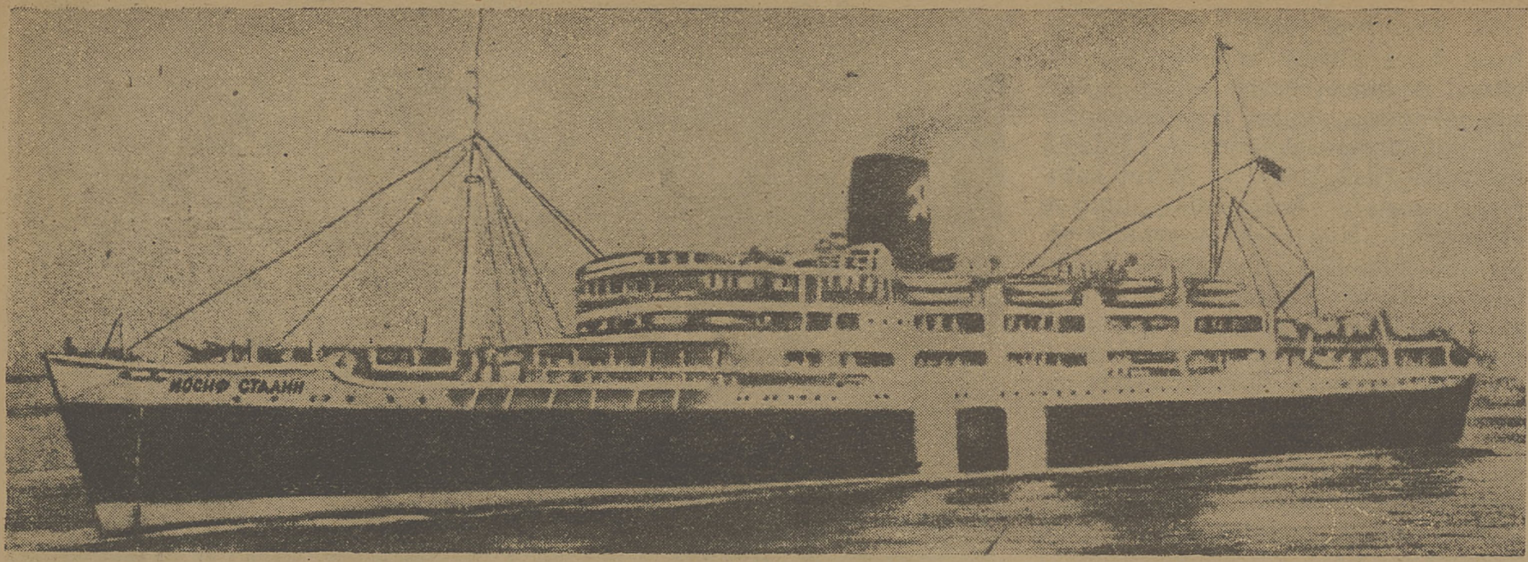
20 czerwca o świcie, 58 Korpus Floty ruszył w pogoń za Japończykami. Było już dość późno. Po południu flota japońska znalazła się wprawdzie w zasięgu amerykańskiego lotnictwa, jednakże ewentualny powrót nie mógł nastąpić prędzej jak o zmroku. Mimo tego admirał Mitscher zdecydował się na atak. Samoloty amerykańskie zatopiły jeden lotniskowiec i jeden niszczyciel, zaś szereg jednostek, w tym pancernik i trzy lotniskowce — poważnie uszkodziły. Powrót amerykańskiego lotnictwa odbywał się w całkowitej ciemności. Żeby samolotom umożliwić lądowanie oświetlono trasę rakietami świetlnymi i wszystkimi rozporządzalnymi reflektorami, zaokrętowanymi na jednostkach floty. Większość załóg samolotów, które nie zdołały wylądować na lotniskowcach wyłowiono następnego dnia rano.

Saipan zdobyty został 4 lipca 1944 roku.

Jerzy Pertek.



Grupa filipińskich partyzantów „Guerilla".



Elektryczny motorowiec

Szary jesienny wieczór 1839 roku zapadał zwolna nad petersburskim portem, pogrążając w gęstniejącej mgle baseny i nabrzeża. Gdzieś z głębi przystani rybackiej oderwała się nagle niewielka, zgrabna łódź i bezszelestnie poczęła się oddalać od nabrzeży. Zdawałoby się, że nic szczególnego nie było w nagłym pojawieniu się samotnej łodzi na Newie, wszak krążyły po niej dziesiątki innych, a jednak grupki przechodniów przystanęły u nabrzeży i z wielkim zainteresowaniem przyglądały się tej dziwnej łódce.

Nie miała ona ani żagla ani wioseł, nie słychać też było charakterystycznego stukania motoru, a ponad pokład nie wystawał komin. Nie widać też było nieodłącznej dla tego typu łodzi dymu i kłębów pary.

Cała ta scena działa się w Petersburgu około sto lat temu, nic więc dziwnego, że dla ludzi ówczesnych pojawienie się łodzi o napędzie elektrycznym wydawało się niewytłumaczalnym zjawiskiem. Była to zresztą pierwsza na świecie łódź, wyposażona w silnik elektryczny. Skonstruował ją petersburski akademik Jakobi.

Silnik elektryczny zbudowany przez Jakobi był także pierwszym tego rodzaju osiągnięciem technicznym w świecie. Zasilany był bateriami ogniw galwanicznych, a moc jego równała się sile jednego konia. Podczas pływania próbnego, którego świadkami właśnie byli przygodni petersburszczanie w jesienny wieczór 1839 r. łódź poruszana tym silnikiem osiągnęła szybkość 4 km/godz. płynąc pod prąd.

Akademik Jakobi po pierwszej pomyślnej próbie opracował szczegółowe plany wykorzystania silników elektrycznych dla statków wszelkich typów i wielkości. Niestety pomysły te okazały się mało praktyczne ze względu na to, że ogniwa galwaniczne posiadały zbyt małą pojemność, a zbyt wielką wagę i ponadto silniki ówczesne dalekie były od doskonałości. Na razie więc zwyciężyły maszyny parowe i elektryczność musiała się wycofać.

Upłynęło kilkanaście lat. We flotach wojennych poczęto czynić gorączkowe doświadczenia z okrętami podwodnymi. Nastała odpowiednia chwila dla wysunięcia na światło dzienne motorów elektrycznych. Przekonano się wkrótce, że dla okrętu podwodnego znajdującego się w zanurzeniu, elektryczność jest najlepszym rodzajem energii. Motor elektryczny zasilany bateriami nie wydziela gazów i nie potrzebuje powietrza jak napędy innych typów. Trzeba przy tym nadmienić, że w tym czasie technika już poszła nieco naprzód i posiadała nowe, mocniejsze niż ogniwa galwaniczne, źródła prądu. Były to akumulatory.

Wkrótce też wszystkie floty świata zaopatrzyły swe okręty podwodne w motory elektryczne.

Nawodne okręty i statki w dalszym ciągu jednak posługiwały się maszynami parowymi, a następnie motorami spalinowymi. Coprawda i w dziedzinie elektryczności dokonał się w tym czasie duży przewrót. Skonstruowana została dynamo-maszyna dająca o wiele większą moc niż akumulatory. Dynamo jednak potrzebuje dla wprawienia w ruch oddzielnego napędu parowego, Diesla lub turbiny. Ta okólna droga, w której nieuchronnie zatraca się część energii wydawała się całkiem zbyteczna, przecież Diesel czy, turbina mogły same nadawać obroty śrubie bez żadnych maszyn pośredniczących. A jednak już w następnych latach okazuje się, że taka okrężna droga jest często bardziej wygodna niż bezpośrednia. I znowu pionierami racjonalnego wykorzystania napędu elektrycznego dla poruszania statków, już w nowej doskonalszej formie, byli uczeni rosyjscy.

W roku 1903 w Rosji zostały zbudowane dwa statki: „Wandal" i „Sarmat" przeznaczone dla pływania na Wołdze i morzu Kaspijskim. Pojemność każdego z nich wynosiła 1100 t. Rosyjscy inżynierowie postanowili przeprowadzić na nich swój śmiały pomysł, wmontowania motorów Diesla, które dotychchczas nie były używane na statkach handlowych. Zaistniała jednak znaczna trudność, gdyż motory te ówczesnego typu mogły pracować tylko na jednokierunkowych obrotach. Tu właśnie w pomoc przyszła elektryczność. Konstruktorzy rosyjscy postanowili wykorzystać motory elektryczne dla biegu wstecznego, gdyż zmiana obrotów w tym wypadku była łatwa i ograniczała się jedynie do odpowiednich przełączeń.

Na statku „Wandal" zostały ustawione trzy motory elektryczne. Każdy z nich był bezpośrednio połączony z wałem śrubowym i posiadał oddzielny napęd od trzech dynamomaszyn. Przejście z biegu przedniego na wsteczny odbywało się w ten sposób, że przełączało się motory elektryczne bez zmiany obrotów dynama i Diesli. „Wandal" posiadał dużą, jak na owe czasy szybkość 8 węzłów. Budowa jego stała się nowym etapem w praktycznym zastosowaniu motorów elektrycznych na statkach. Nastąpił teraz kilkunastoletni okres nowych eksperymentów i prac konstrukcyjnych w kierunku udoskonalenia napędu elektrycznego i wybudowania motorowca elektrycznego. W tym czasie coraz częściej zaczęto używać na statkach turbin parowych. Posiadały one dużą moc, jednak nie nadawały się także do pracy na oba biegi przedni i wsteczny. Trzeba było instalować na statku dwie

turbiny odrębne dla obu biegów. Jak wiadomo jednak bieg wsteczny używany jest na statkach dość rzadko, to też jedna z turbin stała przeważnie bez ruchu, zajmując niepotrzebnie dużą część pomieszczenia maszynowego. Przy zastosowaniu elektrycznej transmisji od turbin do śruby, druga turbina stawała się zbyteczna. W ten prosty sposób rozwiązano zagadnienie biegu wstecznego statku.

Wieloletnie doświadczenie statków o napędzie turbo-elektrycznym wykazało jasno, że elektryczna transmisją energii z silnika do śruby jest najbardziej dogodna. Dodało to bodźca konstruktorom do dalszych usilnych prac nad zagadnieniem budowy motorowców elektrycznych. Obok turbo-elektrycznego napędu pojawia się na statkach wkrótce także napęd Dieslowo - elektryczny. Energię elektryczną coraz częściej stosuje się we flotach wszystkich państw.

Statek o napędzie elektrycznym przewyższa wszystkie inne przede wszystkiem pod względem zdolności manewrowych.

Elektryczne motorowce pracujące na prądzie stałym posiadają zdolność szybkiego startu oraz zatrzymują się o wiele szybciej i sprawniej niż inne statki.

Wielką zaletą motorowca elektrycznego jest łatwość kierowania nim. Podczas, gdy na zwykłych statkach kapitan tylko wydaje rozkazy i przekazuje je za pomocą telegrafu maszynowego do mechanika - maszynisty, to na statku o napędzie elektrycznym kapitan może manewrować bezpośrednio z pomostu nawigacyjnego, na którym instaluje się w tym celu niewielką stację rozdzielczą. Motory elektryczne można umieścić w końcowej części rufy i znacznie skrócić wał śrubowy stosowany na zwykłych statkach. Podczas pływania „elektrowiec" nie potrzebuje wykorzystywać pracy wszystkich generatorowych agregatorów gdyż dla nadania średniej szybkości wystarcza praca części tych maszyn, co ma duże znaczenie w razie jakiejś katastrofy lub uszkodzenia statku na pełnym morzu. Ułatwia to także remont poszczególnych zespołów maszyn podczas pływania bez większej straty czasu i szybkości. Wszystkie te zalety „elektromotorowca" wysuwają go przed innymi statkami i predestynują do roli „statku przyszłości".

Nauka radziecka zaraz po rewolucji zwróciła swą uwagę i wysiłek w kierunku udoskonalenia znanych dotychczas typów statków o napędzie elektrycznym. Do roku 1927 prowadzone były przez radzieckich uczonych przeróżne eksperymenty nad budową nowych typów motorowców elektrycznych.

Nie dawały one jednak całkowicie zadawalających rezultatów ze względu na to, że aparaty elektryczne i maszyny produkowane w latach 20-tych dalekie były od doskonałości i nie można im było zaufać. To też inżynierowie a w jeszcze większym stopniu armatorzy nie chcieli ryzykować wprowadzenia elektrycznego napedu na swe statki. Dopiero po roku 1930 gdy już produkcja elektrotechniczna stanęła na wysokim poziomie, prace nad budową „statków elektrycznych" poszły znów szybciej naprzód.

W roku 1936 wielki transatlantyk francuski „Normandie" posiadający napęd turbo-elektryczny bije zdecydowanie pod względem szybkości turbinowiec „Reks" zdobywając „Błękitną wstęgę Atlantyku" i powszechne uznanie dla napędu elektrycznego nawet wśród najgorszych wrogów elektryczności.

Uczeni Związku Radzieckiego tymczasem kontynuowali prace nad udoskonaleniem typów statków o napędzie elektrycznym. Praca i wysiłek radzieckich inżynierów i konstruktorów zostaje w roku 1940 uwieńczony wielkim sukcesem. Na wodę spływają dwa wspaniałe motorowce elektryczne: „Józef Stalin" i „Wieczesław Mołotow". Oba one otrzymały napęd turboelektryczny. Statki te wstąpiły do służby i zdały egzamin, osiągając niespotykaną dotychczas sprawność i szybkość. Przewyższają one pod każdym względem wszystkie dotychczas znane typy statków.

Wyłania się pytanie, dlaczego motorowców elektrycznych jest tak mało jeśli przewyższają one o całe niebo wszystkie inne typy?

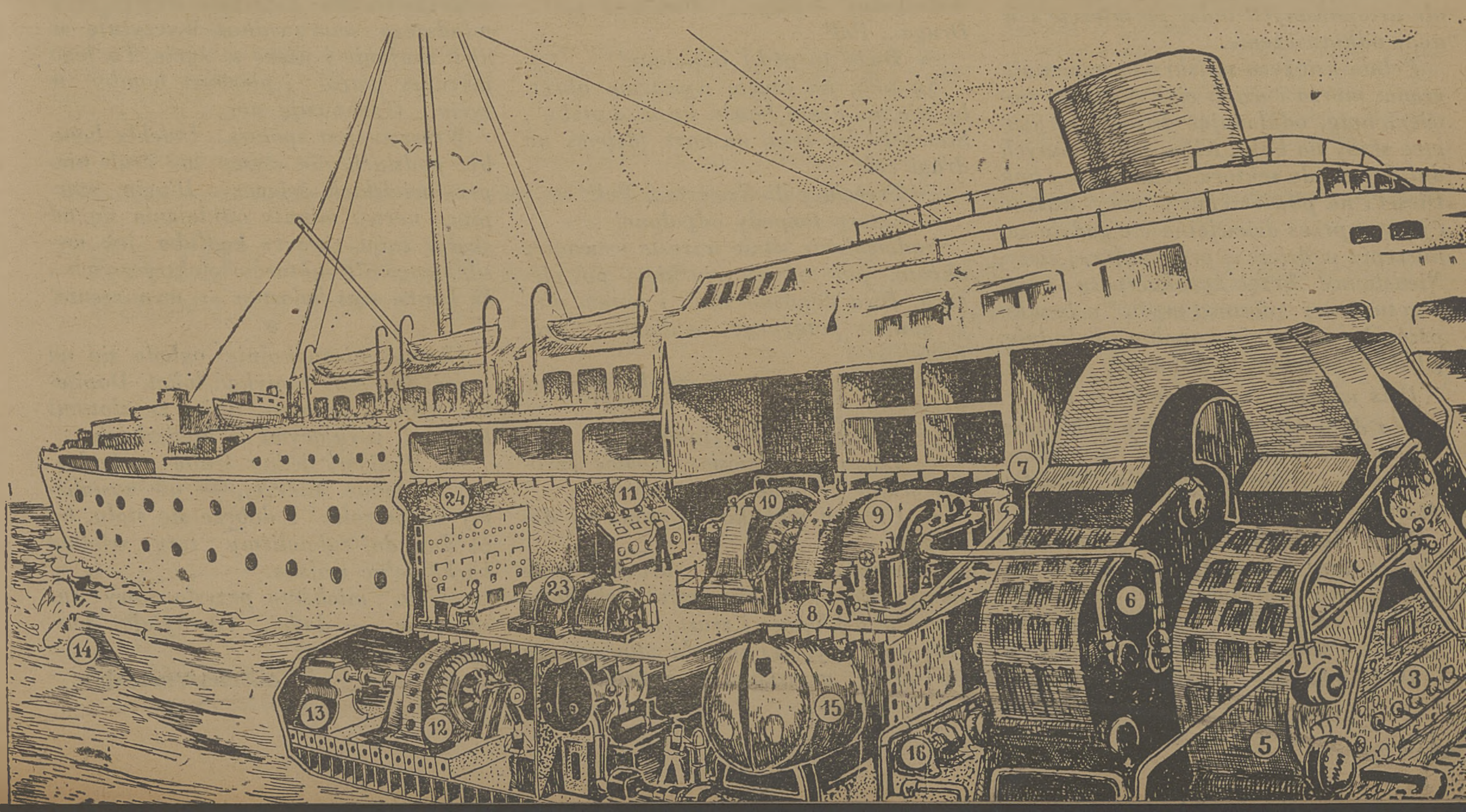
Istota rzeczy tkwi w tym, że większość statków pływających obecnie po morzach świata budowana była kilkadziesiąt lub conajmniej kilkanaście lat temu, a więc w okresie, kiedy technika stała na dużo niższym poziomie niż obecnie.

Motorowiec elektryczny stanie się jednak niewątpliwie statkiem przyszłości, być może nawet niedalekiej.

J. Wójcicki, ppor.

OBJAŚNIENIE RYSUNKU

1. pompa paliwowa, 2. podgrzewacz, 3. dysze kotła, 4. wentylator, 5. kocioł, 6. przewód kollektora, 7. separator pary, 8. przewód turbinowy, 9. główna turbina, 10. główny generator, 11. stacja kierowania, 12. silnik elektryczny, 13. łożyska wału śrubowego, 14. śruba, 15. skraplacz. 16. kondensator, 17. podgrzewacz nisk. ciśn., 18. przewód paliwa, 19. podgrzewacz wysokiego ciśn., 20. główny kolektor kotła. 21. przewód skraplacza, 22. rurociąg ssący, 23. turbogenerator, 24. rozdzielnia pomoc.



ŁUT szczęścia



„Charlies Bar" na Tower Road w Sliema posiadał jeszcze w swych zapasach autentyczną gdańską wódkę. Rozkoszny, palący płyn ze złotymi listkami, wirującymi w kieliszku.

Sam Charlie, w nienagannym białym kitlu, uważnie wyczekiwał momentu, w którym znów bezszelestnie ma się przysunąć do naszej kanapy i napełnić szklanki. Migotliwa, obrotowa lampa rzucała wielobarwne, ciepłe cienie na jedynych gości lokalu — Andrzeja i mnie.

Było nam dobrze. Po upalnym dniu chłodna atmosfera nocy w tym cichym barze przynosiła ogromną ulgę dla piekącej jeszcze od południowego słońca skóry.

Bezgłośnie obracały się cztery wielkie ramiona wentylatora u sufitu. Na górze, w tym samym domu ktoś zaczął grać „Warsaw Concerto".

Andrzej oparł nóżkę kieliszka na gołym kolanie i przymknął oczy. Jeszcze wczoraj myślałem, że go już nie zobaczę więcej. Gdy wróciliśmy dwa dni temu z patrolu dowiedziałem się, że „oni", to jest ich okręt podwodny jest „overdue from patrol"... Następna wiadomość bywa zwykle: „presumed lost"...

Ale są. Przyszli dziś. Brudni, nieogoleni, z przekrwionymi oczyma, mrugając powiekami od jaskrawego blasku światła dziennego. Uśmiechnięci jednak, dumni z szeregu nowych pasków na „Pirackiej Fladze", znaczących nowe sukcesy.

Andrzej drgnął, gdy przy napełnianiu kieliszka Charlie rozlał mu trochę na nogę i uśmiechnął się blado.

— Wiesz Stary, — rzekł — że nie lubię o tym gadać, ale ten patrol to rzeczywiście dał nam satysfakcję...

Nie mówił dalej, ale wiem jak to wyglądało...

*

Wygonili nas w morze znienacka, w środku odpoczynku międzypatrolowego. „Most secret, urgent" etc.

Staranie się o prowiant, wyszukiwanie urlopowanych ludzi po mieście i w nocy odkotwiczenie.

Pełnia księżyca wyiskrzyła wspaniały granat morza i dziób ciął spokojną powierzchnię, odkładając dwie fosforyzujące skiby na boki. Kilka monotonnych dni dojścia do sektora. Jednostajny huk Diesel'i na powierzchni w nocy, duszno i gorąco przez dziewiętnaście godzin zanurzenia w dzień w przejmującej ciszy. Nieustanny brzęk żyrokompasu i syk przetwornicy nasuwa myśli o brzęku pszczół w letnie upalne południe, gdzieś w rodzinnych stronach.

Dziś wieczór wchodzimy w sektor.

Za dnia obejrzymy sobie dokładnie cały port i sytuację przez peryskop. Spodziewana jest ewakuacja Niemców na większą skalę.

Koło dziesiątej zza falochronu wychodzą trzy ścigacze, wróg numer jeden okrętu podwodnego, i wolno obsłuchują całą redę. Ogłaszam ciszę na okręcie i schodzimy głęboko.

Podsłuchowiec ze skupioną twarzą półgłosem melduje ich ruchy.

— Nadchodzi na wolnych obrotach z namiaru sto piętnaście... Zastopował... Słychać transmisję jego podsłuchu... Odchodzi...

Mimowoli budzi się westchnienie ulgi...

— Głębokość peryskopowa!

Szybki krąg peryskopem dokoła horyzontu.

— Peryskop dół!

Podnoszę peryskop jeszcze raz i wolno przez powiększenie obserwuję każdy szczegół na morzu, rejestrując w mózgu widziane obrazy jak na kliszy fotograficznej.

— Z portu wychodzi duży statek!

Dowódca już jest przy peryskopie. Teraz on staje się jedyną osobą na okręcie, która „widzi".

— Z barek wyładowują wojsko na zakotwiczony statek... Holownik wyciąga drugą łajbę z portu!

Jesteśmy już dawno w alarmie bojowym.

— Strzelam po dwie torpedy do każdej łajby... Uwaga na aparatach!

— Aparaty gotowe!

— Ster prawo piętnaście! Ster zero! Wstrzymuj! Uwaga... Pierwsza pal!... Druga... Pal!

— Dwie torpedy odpalone!

Na oko, na czucie wyważam okręt, bo nie ma czasu bawić się w „aptekę". Ster leży już lewo na burt, idziemy na drugi cel.

— Trzecia pal! Czwarta... Pal!

— Cztery torpedy odpalone!

Nadciśnienie silnie wzrasta wewnątrz okrętu, pot spływa ciurkiem po plecach. Dwa donośne stuki i potem długi grzmot potężnego wybuchu. Trafione!

Dowódca jeszcze raz szybko podnosi peryskop.

— Hurra! Obydwa toną!

— Lewo sześćdziesiąt słychać szybkie śruby — melduje podsłuch...

— Uciekaj głęboko — mówi mi dowódca.

Komenda na stery, uruchomienie pomp. Strzałka manometru głębokości drgnęła niechętnie i zrazu wolno, a potem coraz szybciej zaczęła zataczać łuk po tarczy, przeskakując czarne, tłuste cyfry stóp zanurzenia...

I nagle suchy, potężny trzask, kończący się jakby wściekłym, urwanym syknięciem... Pierwsza bomba.

Zatrzymuję okręt na nakazanej głębokości. Chwila martwej ciszy.

— Idzie do ataku z namiaru dwieście osiemdziesiąt — melduje podsłuch.

Padła seria. Dziesięć pod rząd. Pęka kilka żarówek, sypie się skądś kurz i korek z oszalowania.

Znów chwila przerwy... Nowa seria. Bardzo bliska i zda się nigdy niekończąca... Czternaście. Twarze naokoło są blade i pot występuje na skronie...

— Tu jest bardzo głęboko — mówi nawigator prawie szeptem, patrząc jak urzeczony na manometr.

Spoglądam pytająco na dowódcę. Nagle... Wstrząs jeden, — drugi, który nas mało z nóg nie zwalił, dziób wolno podnosi się do góry, kadłub skrzypi i szoruje po czymś twardym.

— Oba motory stop, — mówię i chwytam się linki peryskopu, by nie upaść. Siedzimy na dnie.

Pięć bomb wybucha nad głową. Sypie się szkło, spada ze straszliwym hukiem mały wentylatorek elektryczny.

— Na mapie nie ma tu żadnej skały, — odzywa się nawigacyjny takim głosem, jakby się usprawiedliwiał.

Okręt powoli obsuwa się w prawo, trąc kadłubem o skałę i jęcząc, jak żywe stworzenie. Jeśli się ześlizgnie, polecimy znów w głębię...

Dziób trochę opadł, wyrównał się trym, straszliwe skrzypienie ustało, okręt znieruchomiał...

Jedenaście długich jak wieczność godzin tkwimy w tej pozycji, zsuwając się co jakiś czas po kilka może cali ze skały, ale przy akompaniamencie takich zgrzytów kadłuba, iż zda się, że całe piekło dźwięków rozszalało się nad nami.

Siedzę w centrali i czuję, że lada chwila zacznę gryźć pięści i wyć: „Dosyć!"...

Z grodzi od maszynowni patrzą na mnie niebieskie, dziecięce jeszcze oczy młodszego smarownika. Wyczytuję w nich zaufanie i wiarę w życie. To jego pierwszy patrol i pierwsze bomby w życiu... Opanowuję się...

Wreszcie jest spokój. Ucichły bomby, podsłuch nie słyszy już śrub nieprzyjacielskich ścigaczy. Długie, szarpiące nerwy minuty odklejania się od skały, znów zgrzyty kadłuba, jęk wysilających się motorów elektrycznych... W końcu szas balastów — wynurzenie!

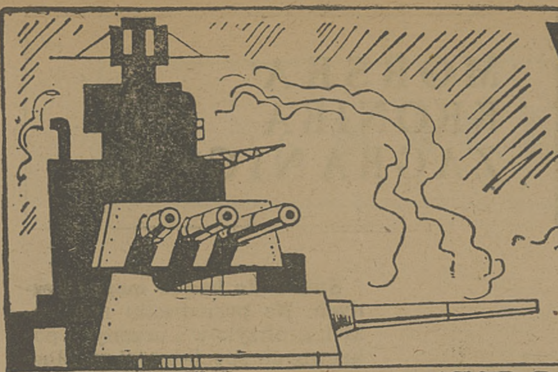
*

Charlie niespokojnie ogląda się na zegar. Już czas zamykać lokal. Dopijamy jednym haustem likier ze złotymi listkami, wirującymi w kieliszkach...

— Mieliśmy jedną śrubę uszkodzoną, — mówi Andrzej, — ale zostaliśmy na patrolu. I dobrze się stało, bo za dwa dni rąbnęliśmy trzy wielkie barki pełne wojska.

— Ot, mieliśmy przysłowiowy łut szczęścia, — dodał, rozchylając kurtynę w wyjściu...

Andrzej Pramysław.



WALKA o władztwo MÓRZ

KMDR. POR. MIESZKOWSKI S.

Dzięki wynalezieniu kompasu, zastosowaniu żagli, wykorzystaniu morskich doświadczeń Normanów i wielu wreszcie pobocznym czynnikom okres XV i XVI stulecia uzyskał sobie miano Epoki Odkryć. Pionierskie kroki w tej dziedzinie należą do Hiszpanii, Portugalii i Holandii w mniejszym zaś stopniu Anglii i miast śródziemnomorskich. Dzięki odkryciom rozpoczął się handel i kolonizacja w skali oceanicznej. Morze w tej epoce zaczyna być powszechnie zrozumiane jako łącznik i najlepsza droga. Narody prą do morza, ku jego niezmierzonym bogactwom naturalnym. Zaczyna się wyścig kolonizacyjny. Polityka morska państw staje się trzonem, naczelnym punktem i osią wszelkich poczynań. Pod koniec wspomnianej epoki, powstaje już współcześnie pojęta myśl panowania na morzu. Myśl ta oczywiście pociąga za sobą w konsekwencji długotrwałe nieubłagane zmagania morskie, nie kończące się zresztą do czasów obecnych. W jej rozwinięciu teraz dopiero zaistniały floty jako specjalne narzędzie walki morskiej, organizują się szkoły i powstaje zawód oficera i marynarza stale zatrudnionych na okrętach i w arsenałach.

Między Hiszpanią i Portugalią nie dochodzi do walnego starcia dzięki wielkiemu wpływowi papieża Aleksandra VI na oba te katolickie państwa, które usłuchały jego sądu orzekającego, że granica ich wpływów morskich przebiega po linii oddalonej o około 500 km na zachód od Azorów.

Hiszpańska eksploatacja odkrytej przez Kolumba w 1492 r. Ameryki doprowadza to państwo do wielkich bogactw i potęgi morskiej. Jej dobrze zorganizowane „srebrne konwoje” płynące z Nowego Świata do Europy są nie tylko oskomą dla pożądliwych rzesz przeróżnych korsarzy, ale i nieprzepartą pokusą państw rozumiejących wartość morza.

Anglia, która pilnie i zazdrośnie obserwowała wyniki materialne Hanzy, oraz morską politykę jej sąsiadów, szybko przeradzała się w tym czasie na państwo morskie. Jej rola dawała zbyt skromne plony, aby trzymać się rolnictwa. Niezbędną gotówkę na szybką budowę portów, stoczni i okrętów uzyskała drogą konfiskaty nader bogatych majątków kościelnych przechodząc na anglikanizm. Jasnym było, że dojdzie do starcia między monarchią Filipa II i Elżbiety. O preteksty nie



Szlak „Niezwyciężonej Armady”

było trudno, były nimi naówczas przeważnie spory tronowo-dynastyczne i pretensje sukcesyjne, oraz walki religijne.

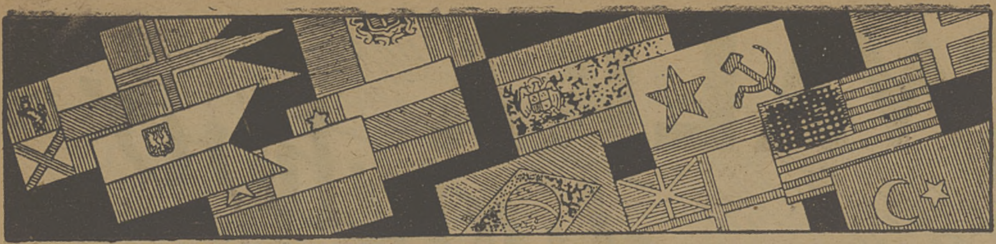
Gdy Hiszpania dręczona napadami na jej konwoje zaczęła budować największą flotę świata zwaną „Niezwyciężoną Armadą” Anglia rozpoczęła natychmiast wojnę prewencyjną napadając na Kadyks i inne porty zbiórki okrętów. Pomimo tych przeszkód 12 lipca 1588 r. wyruszyła z la Coruna olbrzymia flota 131 różnych okrętów łącznie z kilku galer wiosłowych z 30 tys. załóg i wojska. Dowodził całością chwiejny adm. Medina Sidonia. Planem Armady było zabranie desantu z hiszpańskich Niderlandów i wysadzenia ich w Anglii. Ten różnorodny, wypełniony duchowieństwem i innymi niepotrzebnymi tam ludźmi twór od początku zdradzał cechy nieruchliwości i niezdecydowania. W Kanale zostało stoczonych kilka potyczek. Słabsi liczebnie Anglicy, pod dzielnymi admirałami Drake, Howard, Hawkins i Frobisher umieli na swych wodach zadać Armadzie bolesne rany. Przeszkodzono rozpoczętemu desantowi na wyspie Wight. Gdy po nieudolnych tarapatach Hiszpanie zakotwiczyli w Calais, Anglicy wykonali na nich napad branderów, a pod Grawelingen u wybrzeży Holandii zatopili im 16 okrętów. Następnego dnia ujrzawszy przy wejściu do Kanału flotę nieprzyjacielską, Medina Sidonia, pomimo perswazji swego dzielnego zastępcy Recaldo postanowił wracać do Hiszpanii dookoła Anglii. Decyzja była zaiste fatalna, gdyż eskadra angielska zupełnie nie posiadała amunicji!

Powrót na jesiennych sztormach północy był koszmarny. Do Hiszpanii powróciło zaledwie 65 okrętów z 9 tys. załóg, reszta zginęła pośród kipieli i bardzo niegościnnych raf Szkocji i Orkney'ów.

Klęska „Niezwyciężonej Armady” zwichnęła kręgosłup Hiszpanii i wyklinowała ją z grupy pierwszorzędnych morskich potęg świata, wzmacniając jednocześnie Anglię do startu o władztwo mórz. Wprawdzie Hiszpania gra jeszcza niemałą rolę w dalszym przebiegu walk morskich, ale nigdy już jako samodzielna siła w zmaganiach o prymat.

Wraz z okrętami Armady miały utonąć wielkie skarby. Poszukiwały ich do niedawna rozliczne towarzystwa podnoszenia zatopionych okrętów. O pozytywnych wynikach poszukiwań nie ogłaszano.

(d. c. n.)



MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

Anglia przekazuje dalsze okręty Chinom. Flota chińska powiększyła się o 5 korwet otrzymanych od Wielkiej Brytanii. Korwety te dotychczas wchodziły w skład floty kanadyjskiej. Są to jednostki spuszczone na wodę w 1944 r., wypierają po 1.060 ton, uzbrojone w 1 działo 102 mm i działka plotn. rozwijają szybkość 17 węzłów; we flocie kanadyjskiej nosiły one nazwy: „Bowmanville", „Coppercliff", „Humbberstone", „Orrangeville", „Trillsonburg".

Rejs szkolny naokoło świata Z portu Odeskiego wyruszyły w podróż naokoło świata 3 statki: „Suchona", „Kronsztadt" i „Generał Czerniakowski" zabierając uczniów Wyższej Szkoły Morskiej w Odesie, którzy w czasie podróży będą odbywać praktykę na statkach handlowych.

Nowy typ statku szkolnego. Angielski statek desantowy „Bokser", który został oddany Szkole Nawigacyjnej w Portsmouth, został przebudowany na specjalny statek szkolny dla odbywania praktyki przez uczni w obchodzeniu się z przyrządami radiolokacyjnymi. W tym celu na statku ustawiono sześć aparatów radarowych.

Powiększenie brytyjskiej floty Oceanu Spokojnego. Brytyjskie niszczyciele typu „S", „Consort" i Comus" po remoncie na stoczni w Portsmouth, zostaną wysłane na Daleki Wschód, gdzie wejdą w skład 8-mej flotylli niszczycieli Brytyjskiej Floty Oceanu Spokojnego.

Podział resztek japońskiej floty wojennej. Naczelny dowódca wojsk amerykańskich w Japonii, gen. Mac Arthur, zawiadomił rząd brytyjski, radziecki i chiński, że 40 japońskich niszczycieli jest gotowych do podziału między sojuszników. Okręty te są rozbrojone, a działa i amunicja została zniszczona. Zainteresowane rządy powinny wyznaczyć porty na Dalekim Wschodzie, do których okręty zostaną skierowane.

Korwety w służbie meteorologicznej. Admiralicja brytyjska przekazała korwety „Snowflake" i „Thyme" do rozporządzenia Dowództwa brytyjskich sił lotniczych, w celu niesienia przez nie służby meteorologicznej.

Utworzenie rezerwy floty kanadyjskiej. Wg. gazety „Eveningstandart", do rezerwy floty kanadyjskiej weszły: lekki krążownik „Uganda", lekki lotniskowiec „Warrior", 5 niszczycieli, oraz pewna ilość fregat i trałowców.



Radziecka Marynarka przeprowadza ćwiczenia na Morzu Czarnym. Na zdjęciu nauka sygnalizacji na pokładzie krążownika „Krasnyj Kawkaz".

Czy wiecie, że...

... szczepy pomorskie należały do lechickiej grupy Słowian Zachodnich, tej samej co Polacy i wszystkie inne narody słowiańskie za Odrą jak Weleci, Obodryci, Połabianie i załabscy Drzewianie. Nauka polska zgromadziła wiele dowodów na to, że Słowianie zamieszkiwali ziemie daleko na zachód aż po Łabę i Solę.

... kiedy zimą 1407 r. wjeżdżał Bolesław III Krzywousty na czele swych drużyn do Szczecina, był to wówczas warowny obóz obsadzony przez rycerstwo i najemników. Dopiero od 1424 r. datuje się rozwój Szczecina jako miasta.

... rybak morski powinien również dobrze orientować się w kwestii pokarmu ryb co i w samych rybach. Niektórzy praktyczni rybacy używają specjalnej siatki planktonowej, przy pomocy której wycedzają z wody drobne żyjątka. Jeśli owad pozostały na siatce jest np. czerwony, czyli składa się z maleńkich raczków, oznacza to, że w okolicy tej można spotkać ławice śledziowe.

...Na wschodnim wybrzeżu Szwecji przeprowadzono z pokładu okrętu podwodnego interesujące próby sygnalizowania za pomocą dźwięków pojawianie się ławic śledzi. Specjalna aparatura dźwiękowa zwiastuje pojawianie się każdej większej ławicy ryb.

... zasolenie morza Bałtyckiego wynosi zaledwie 10 g. na 1 litr wody, podczas gdy stopień zasolenia otwartych mórz i oceanów osiąga 30 g. na litr.

Statek do badań magnetycznych. Na posiedzeniu radzieckich geofizyków i uczonych pokrewnych specjalności w Moskwie, powzięto uchwałę o budowie specjalnego statku do badań magnetyzmu ziemskiego, badań oceanograficznych i meteorologicznych na morzach. Statek będzie zaopatrzony w nieduży silnik spalinowy i żagle.

Chile zakupiło w USA 40 mniejszych jednostek wojennych, w tej liczbie 6 ścigaczy.

Budżet angielskiej Marynarki Wojennej. W Londynie opublikowany został budżet angielskiej Marynarki Wojennej na rok budżetowy 1947-48, w wysokości 196.700 tys. funtów szterl. Z sumy tej 12.640 tys. funtów zostało przeznaczonych na zakup uzbrojenia, a reszta na wydatki bieżące.

Fortyfikacja wysp Paracelskich. Rząd chiński wysłał silne oddziały wojsk na wyspy Paracelskie (na płd. od wyspy Hainan) celem zbudowania na nich umocnień. Posunięcie to wskazywałoby na to, że Chiny nie zamierzają iść na jakiekolwiek ustępstwa w czasie mających nastąpić pertraktacji z rządem francuskim w sprawie kontroli nad tymi wyspami.

Stary angielski pancernik „Warspite" został przyholowany do Portsmouth dla zdjęcia wież działowych przed oddaniem okrętu na złom.

Dwa angielskie transportowce o pojemności 7,1 tys. ton i 5,4 tys. ton zderzyły się u wylotu Kanału Sueskiego na morze Czerwone.

Na stoczniach angielskich znajdują się w budowie na zamówienie Norwegii 83 statki o tonażu 334 tys. ton.

Do Singapore przybyły trzy pierwsze statki towarowe pod banderą republiki Indonezyjskiej.

W Syrii został opracowany projekt budowy kanału łączącego Eufrat z morzem Śródziemnym.

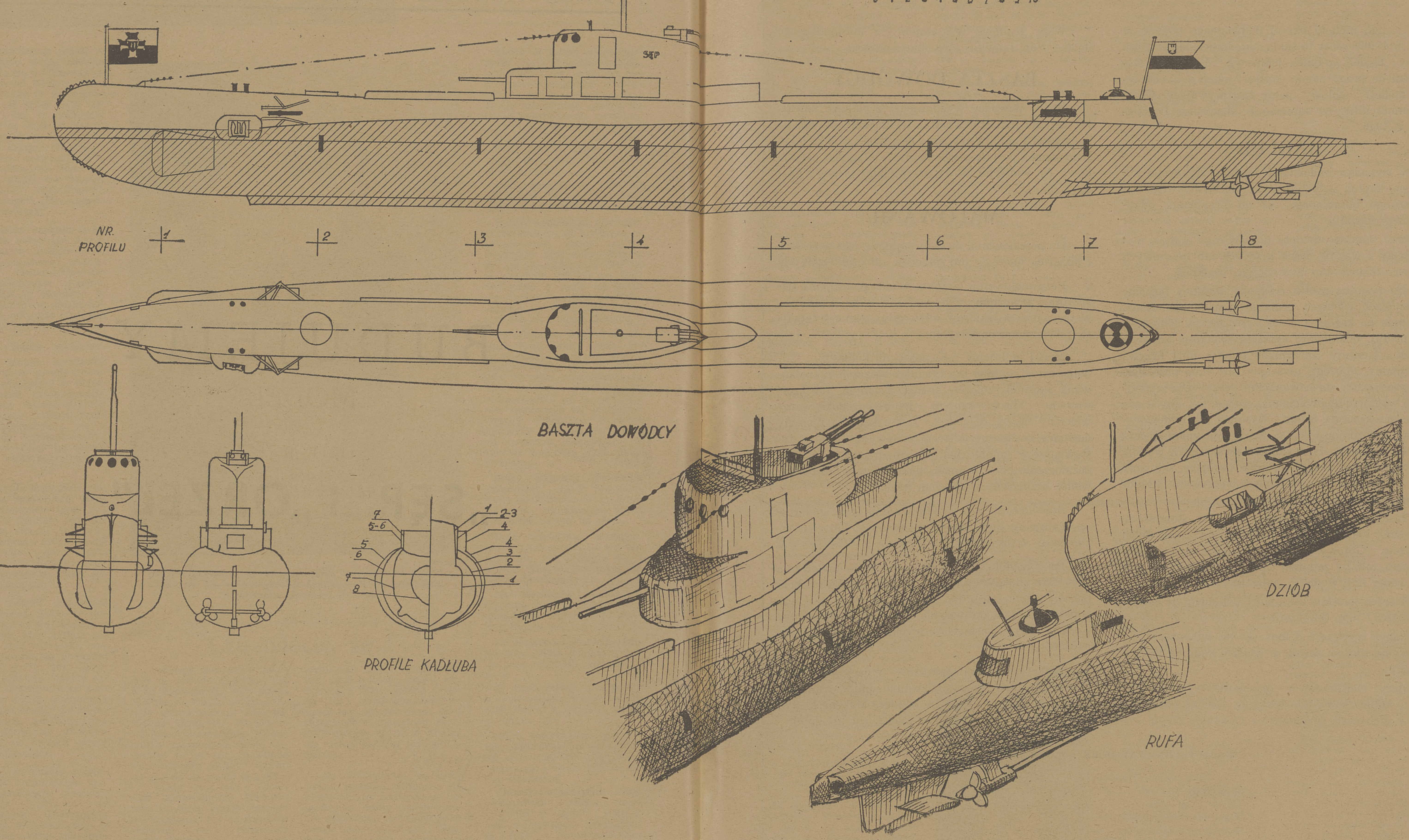
Stary amerykański pancernik „Oklahoma" przeznaczony na złom, zatonął przy holowaniu go z Pearl Harbor do San Francisco.

Chilijskie krążowniki: „Blanco Encalada" (1893 r. bud.), „Generał O'Higgins" (1897 r. bud.) i torpedowce „Admirante Lynch" i „Admirante Condell (1912-13 r. bud.) zostały skreślone z listy floty.

Wg. Admiralicji angielskiej pancernik „Vanguard" po pożarze jaki miał miejsce na burcie okrętu w czasie jego podróży do Afryki Południowej zostanie poddany remontowi na stoczni.

BUDUJEMY
MODEL
O. O. R. P.
„SĘP“ i „ORZEŁ“

MODEL OKRĘTÓW PODWODNYCH
O.O.R.P. „ORZEŁ" i „SĘP"



BUDOWA MODELU

Rysunki modelu okrętu podwodnego podane są w skali 1:200. Jest to skala najodpowiedniejsza dla budowy modeli średnich jednostek. Przed przystąpieniem do pracy należy wybrać jeden z trzech typów modeli: stołowy, pełny lub pływający. Opisy ich zamieściliśmy w numerze 9 „Marynarza Polskiego" z r. 1946.

KADŁUB

W wypadku budowania modelu stołowego lub pełnego, kadłub wykonujemy z klocka lipowego lub brzozowego, obrabianego, aż do otrzymania odpowiedniego kształtu.

Przy budowie modelu pływającego kadłub wykonujemy z warstw desek lipowych lub brzozowych grubości około 5 mm. z wyciętym środkiem.

Na rysunku profili rysujemy warstwy poziome w odstępach równych grubości posiadanych desek. Następnie na każdej z desek rysujemy oś symetrii i osie profili, odkładamy cyrklem wielkości zdjęte z rysunku, łączymy otrzymane punkty linią krzywą i wycinamy laubzegą, uważając, aby linia przecięcia była prostopadłą do powierzchni deski. Dla zmniejszenia wagi kadłuba wycinamy środek, tak, aby ścianki nie przekraczały 5 mm. Rysunek tak budowanego kadłuba znajduje się w Nr 9 „Marynarza" przy modelu trałowca. Po wykonaniu wszystkich warstw i wywierceniu otworów na kołki pasujące, sklejamy deski klejem (certus acetonowy lub „drzewnit") i kładziemy pod prasę aż do stężenia.

Następnie, przy pomocy narzędzi stolarskich, obrabiamy kadłub, aż do nadania mu pożądanych kształtów. Gotowy kadłub obciążamy od wewnątrz balastem, tak, by zanurzał się do 4 mm. poniżej projektowanej linii wodnej i balast przymocowujemy.

Wierzch kadłuba zaklejamy pokładem ze sklejki o grubości 1 mm. (lotniczej).

Stępkę wyciętą z 3 mm. sklejki wpuszczamy w wydrążony dłutem rowek w spodzie kadłuba i przyklejamy.

Stery: kierunkowy i głębokości wycinamy ze sklejki milimetrowej lub tekturki. Osłony przednich sterów głębokości wyginamy z cienkiego drutu.

Wały śrubowe wykonujemy z milimetrowego drutu, śruby i kotwicę z cienkiej blaszki.

BASZTA DOWÓDCY

Basztę dowódcy wykonujemy z pełnego klocka. Po nadaniu kształtu, wnętrze wydrążamy dłutem do głębokości 1 cm. i wstawiamy peryskop i działko p.lot. Lufy dział i peryskop wycinamy z okrągłych patyczków. Na wierzchu baszty przyklejamy osłonę z grubego celofanu.

MALOWANIE

Do pomalowania modelu najlepiej jest użyć farb i lakierów olejnych lub lakierów nitrocelulozowych.

Przy malowaniu olejnym model gruntujemy parokrotnie pokostem. Nie możemy tylko gruntować w razie użycia lakierów nitro, gdyż te nie trzymają się powierzchni natłuszczonej.

Model malujemy następującymi kolorami: dolną część kadłuba (na rysunku bocznym zakreskowana ukośnie) kolorem ciemno-zielonym lub czerwonym. Tym samym kolorem pokrywamy wierzchy baszty dowódcy. Burty kadłuba i baszty dowódcy malujemy kolorem stalowym. Pokład zostawiamy w kolorze naturalnym drzewa, a dla zabezpieczenia przed wilgocią pokostujemy, lub pokrywamy bezbarwnym lakierem nitro.

Ster kierunkowy: tylne i przednie stery głębokości malujemy farbą koloru czerwonego lub ciemnozielonego, śruby kolorem złotym.

Przy modelu stołowym możemy do malowania użyć farb plakatowych pokrytych z wierzchu bezbarwnym lakierem nitro lub spirytusowym, pod warunkiem, aby plakatówki nie były zbyt rzadkie, gdyż woda w nich zawarta może wypaczyć i zdeformować cały model.

Bojkę ratunkową malujemy w pasy biało-czerwone. Po skończeniu malowania umieszczamy na dziobie proporzec a na rufie banderę Marynarki Wojennej, przeciągamy anteny i model jest już gotowy.

DANE TECHNICZNE OORP „ORZEŁ" I „SĘP"

w-g „Jane's Fighting Ships" 1944-5

Spuszczony na wodę: „Sęp" — 17 września 1938.

Załoga — 56 ludzi.

Wyporność — 1110/1473 ton.

Wymiary: długość 84 m, szerokość 6,706 m, zanurzenie 3,658 m.

Uzbrojenie: 1 działo 105 mm. 2 działa plot. 40 mm chowane, 8 ap. torpedowych 533 mm.

Maszyny: 2 motory Diesel-Sulzer BHP 4.700/1000 szybkość 19/9 w.

Skrzynka pocztowa

Iwański R. Dembe Małe. Skomunikujcie się z redakcją miesięcznika „Żeglarz" — Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, „Dom Żeglarza".

Grzmot-Bilski M. Bydgoszcz. Możecie ubiegać się w czasie poboru o skierowanie Was do Mar. Woj. Szczegółowych informacji udzieli RKU.

Burzymowski A. Rzeszów, Weber A. Szczecin-Warszewo, Gasiciel Cz. Mydlniki. Dokładne informacje i warunki przyjęcia do Szkoły Żeglugi Śródlądowej podamy w jednym z najbliższych numerów.

Surijas W. Harbutowice. Zwracacie się do nas z gorącą prośbą, aby ktoś z Czytelników ofiarował Wam, inwalidzie, jakiekolwiek książki historyczne lub beletrystyczne, gdyż nie macie możności zarobkowania. Spełniamy Waszą prośbę i apelujemy do serc naszych Czytelników: Adres ob. Surijasa: Harbutowice 188, p-ta Sułkowice, woj. Krakowskie.

Zielazny M. Inowrocław, Zemla L. Kraków, Ramza M. Włocławek, Sprytny J. Sandomierz, Szymkiewicz Zb. Kraków, Kasperski E. Lublin, Surącki M. Wólka Abramowicka, Kozłowski A. Szczuczyn Biał., Chudy M. Brzeg, i wszyscy zainteresowani warunkami przyjęcia do Państwowej Szkoły Morskiej. Odpowiedź znajdziecie w 15 numerze „M. P.".

Równocześnie komunikujemy wszystkim zainteresowanym Czytelnikom, że warunki przyjęcia do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej zostaną przez nas podane wkrótce.

Skierkowski H. Warszawa. Prenumerata kwartalna „Przeglądu Morskiego" kosztuje 180 zł. łącznie z przesyłką pocztową.

Maruta L. Kraków, Wiesiek Wrocław. Dziękujemy za nadesłane wycinki. Wykorzystaliśmy je w naszej rubryce „Za burtą" w Nr. 19 „M. P.". Równocześnie podajemy, że kącik modelarski będziemy zamieszczali w miarę napływania materiałów.

Szczurowski M. Żarów k/Świdnicy. Flota handlowa Norwegii zajmowała przed wojną (dane z r. 1937) pod względem ilości statków 5 miejsce na świecie po W. Brytanii, USA, Japonii i Niemczech, a 4 miejsce pod względem tonażu, po W. Brytanii (20 629 000 BRT.), USA i Japonii, mając 4 347 000 BRT. W czasie najsilniejszych mrozów zamarza cały Skagerrak. W ramach reparacji otrzymujemy jeden statek pasażerski, turbinowiec „Duala". Został on krótko przed wojną wykończony, lecz już jako transportowiec wojenny. Będzie on nosił nazwę „Jagiełło". Ma ponad 6000 BRT pojemności i jest według opinii fachowców najcenniejszą jednostką, spośród otrzymanych.

Miński J. Wrzeszcz. Ustawa z dn. 6 lipca 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 75, poz. 588) oraz rozporządzenie Prezydenta R. P. z dnia 24 lutego 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 27 poz. 200) ustala następujące uprawnienia:

kapitan żeglugi małej: (Morze Bałtyckie, oraz Północne od 60° szer. geograficznej N do linii Dover-Calais) ma prawo dowodzić wszelkimi statkami w żegludze małej lub może być pomocnikiem kapitana na wszelkich statkach w każdej żegludze, **nie może być** tylko **st. pomocnikiem kapitana ż. w.**

porucznik żeglugi wielkiej: dowodzi statkami do 1000 BRT. w żegludze małej z wyjątkiem osobowych lub może być pomocnikiem kapitana na wszystkich statkach w każdej żegludze, jedynie **nie st. pomocnikiem** kapitana **ż. w.**

porucznik żeglugi małej: ma prawo być **młodszym pomocnikiem** kapitana na wszelkich statkach w każdej żegludze.

Szyper I klasy: ma prawo dowodzić wszelkimi statkami w żegludze przybrzeżnej (50 mil morskich od granic morskich państwa i wody portowe) i statkami rybackimi i holownikami w żegludze małej oraz być młodszym pomocnikiem kapitana, na statkach handlowych nieosobowych w każdej żegludze.

Szyper II klasy: ma prawo dowodzić statkami do 200 BRT. w żegludze przybrzeżnej (z wyjątkiem osobowych) i lichtugami morskimi w każdej żegludze, oraz być pomocnikiem szypra I klasy na statkach rybackich i holownikach.

Filimon E. Krzesk Nowy, pow. Siedlce. Do Mar. Woj. przyjęć poza poborem nie ma. Biura angażowania załóg na statki handlowe przyjmują tylko ludzi przeszkolonych, to też najlepiej zrobicie, jeśli wpierw ukończycie gimnazjum, gdyż wtedy będziecie mieli możność wstąpienia do szkoły dla oficerów marynarki handlowej Jeśli nie możecie uczyć się dalej, skomunikujcie się z PCWM, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, w sprawie kursów dla młodzieży.

Karpowicz T. Szczecin. — Wiersze zamieszczamy tylko w wyjątkowych okolicznościach.

Kozłowski Z. Swiebodzin. Nie piszecie o jaką szkołę Wam chodzi. Przeczytajcie odpowiedź ob. Turosowi.

Dąbrowski E. Olsztyn. — Szczegółowe warunki przyjęcia do Państw. Szkoły Morskiej zamieściliśmy w 15 n-rze „MP".

SPROSTOWANIE.

W komunikacie G.A.M.-u zamieszczonym w poprzednim numerze „M.P." mylnie podano dane dotyczące m/s „Gen. Walter" i m/s „Waryński".

Winno być: M/s „Walter" (ex „Denys Dawidow", ex „Empir Nidd" ex „Minden") typ tow.-pasaż., tonaż BRT 4742, NRT 2733, DWT 6,500, szybkość — 16 w. rok budowy 1943.

M/s „Waryński" (ex „Gen. Brusiłow", ex „Athen") typ: tow.-pasaż., tonaż: BRT 4.457, NRT 2,540, DWT 7.180, szybkość: — 14 w., rok budowy 1936.

Czytelnicy *piszą:*

DO REDAKTORA „M. P."

Od pewnego czasu oczekiwałem przyjścia pierwszego statku do portu Ustka na Pomorzu Zachodnim, który, jako czwarty z rzędu po Gdyni, Gdańsku i Szczecinie rozpoczyna pracę przy włączaniu Polski w międzynarodowy obrót handlowy. Jakież było moje zdziwienie, kiedy któregoś dnia wyszedłszy o g. 700 rano do portu ujrzałem przy nabrzeżu piękny szkuner szwedzki „Viskan".

W Kapitanacie powiedziano mi, że statek przyszedł niespodziewanie o dzień wcześniej, tak, że żadne uroczystości związane z wejściem pierwszego statku do Ustki nie odbędą się dziś. „Jedyna okazja dla Pana, uprzedzić wszystkich foto-reporterów i pogadać — może jakiś wywiadzik — z kapitanem szkunera". Nie namyślając się wziąłem aparat, prędko wypisano mi przepustkę i...

Na szkunerze gala flagowa. Kapitan „Viskana" wielce z siebie zadowolony, że nie korzystał z pilota. Chwali wyteczenie farwatru przez pole minowe (boje wytyczające stawiał w przeddzień holownik „Wilk"), dzięki któremu mógł sprawić nam miłą niespodziankę i wejść, nie wzywając pomocy pilotowej, bez zapowiedzi. Opowiada, że port zna z przed wojny. Przyszedł ze Szczecina, gdzie zbyt długo czekałby na załadunek.



Kok chciał być też sfotografowany...

Zabiera 280 ton węgla do Szwecji. Prosi o zdjęcia. Bardzo się lubi fotografować. Sam, ze swoim zastępcą, ze swoim zastępcą i kapitanem portu Ustka, wreszcie we dwóch z kpt. Kazubkiem. Wszystkie możliwości wykorzystane. Na to wbiega kucharz.Wtyka mi w dłoń dwie paczki „amerykanów", prosząc o zdjęcie. W rezultacie wszystko kończy się koniakiem.

Jeśli niektóre zdjęcia są cokolwiek „niestateczne", to jest to właśnie wina tego ostatniego.

* * *

Czwarty port ruszył Niedługo ruszy piąty: Kołobrzeg.

A powiadają, że „Na Zachodzie bez zmian"...

W. Zubrzycki.

Do Redaktora „M. P."

W Nr. 19 „Marynarza Polskiego" tego poczytnego i ciekawego dwutygodnika, w stałym jego kąciku p. t. „Za burtą" autor bis wykazał niedorzeczności artykułu „Jak zginął Wicher" Jana Brzozy, jaki ukazał się w „Świecie Przygód". „N. Świat Przygód" nie ma dobrej reputacji i coraz częście podnoszą się głosy, aby go zlikwidować i dalej nie wydawać.

Nie będziemy się tu zastanawiali nad wartością tego pisma. Nas w danym wypadku obchodzi sam artykuł, który jest naiwnym zlepkiem różnych niedorzeczności. I właśnie ten, a nie inny, identyczny słowo w słowo artykuł w formie czytanki ukazał się w podręczniku do języka polskiego „W nowej szkole" na IV klasę szkoły powszechnej.

Zainteresowanych odsyłam i polecam zobaczenie tej książki.

Nie mogę oprzeć się, aby nie zapytać czy my w ogóle nie mamy pisarzy obeznanych z tematem, którzyby taką popularną czytankę napisali? Albo autorowie drukujący swe prace w „Marynarzu P.", „Morzu", „Żeglarzu"?... Napewno zrobiliby to lepiej. I nie potrzeba byłoby karmić takimi niedorzecznościami młodzież szkolną od najmłodszych lat.

Z poważaniem

Marian Wiśniewski

Kazimierza Wielka
ul. Ogrody 11
pow. Pińczów.

Morskie nowości TECHNICZNE

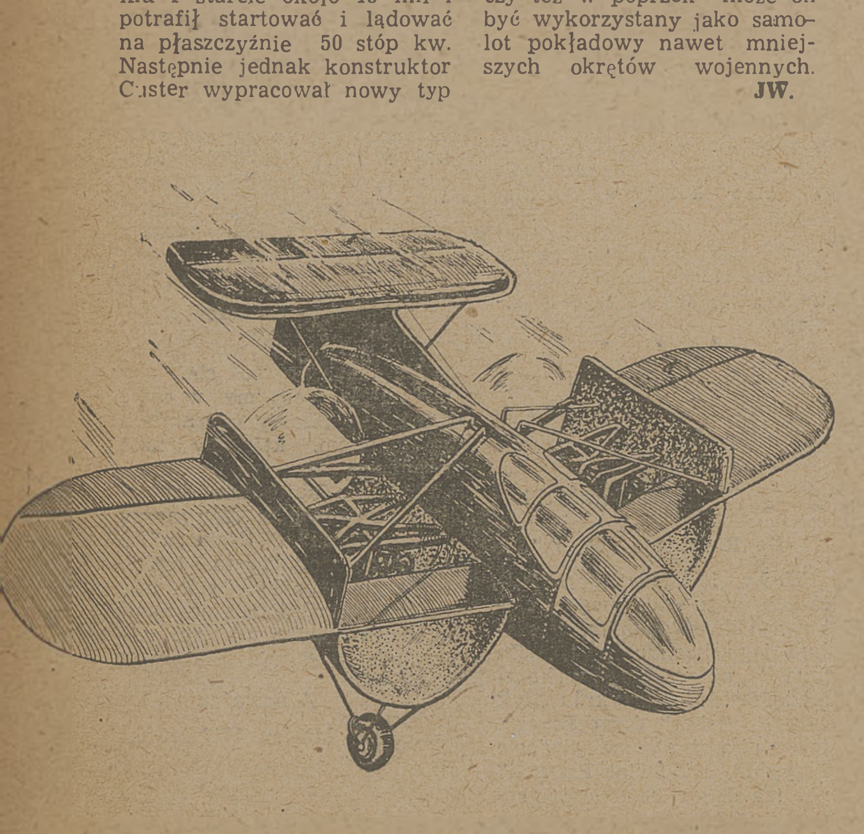
Samoloty o pałąkowatych skrzydłach

W Departamencie Marynarki Stanów Zjednoczonych A.P. został poddany próbom nowy typ samolotu morskiego o kształcie skrzydeł daleko odbiegającym od wszystkich stosowanych do chwili obecnej typów samolotów. Nawet eksperci lotniczy Departamentu byli zdziwieni, gdy jakiś nieznany konstruktor o nazwisku Willard R. Custer, zademonstrował im swój nowy typ samolotu. Posiada on skrzydła wygięte w górę w formie półbeczki. Tę formę skrzydeł wybrał konstruktor Custer dążąc do zmiejszenia ciśnienia powietrza na płaszczyznę skrzydeł samolotu podczas startu, lotu i lądowania, w celu zwiększenia z drugiej strony obciążenia samolotu. Podczas próbnych lotów, samolot o beczkowatych skrzydłach, rzeczywiście podnosił w powietrze ładunek nieomal dwa razy cięższy niż inny samolot o tej samej mocy silników. Motory są umieszczone po obu stronach kadłuba samolotu w wygięciu skrzydeł, tworzących jakby kanały obracają się w nich śmigła wystające nieznacznie poza krawędź wygiętego pałąkowato skrzydła.

Początkowo samolot ten pomyślany był raczej jako samolot łącznikowy, gdyż posiadał szybkość przy lądowaniu i starcie około 15 mil i potrafił startować i lądować na płaszczyźnie 50 stóp kw. Następnie jednak konstruktor Custer wypracował nowy typ samolotu o pałąkowatych skrzydłach, który ma być wykorzystany jako transportowiec. Rozwija on szybkość 125 mil na godzinę i osiąga pułap 3800 stóp. Zdolności nawigacyjne takiego samolotu są znacznie większe niż innych typów. Konstruktor poszedł nawet dalej i skonstruował jeszcze jeden typ samolotu bojowego o skrzydłach w formie półbeczki. Rozważa się obecnie możliwości zastosowania w skrzydłach kanałowych zamiast motoru spalinowego, silnika odrzutowego, co zwiększyłoby znacznie jego szybkość.

Samolot o pałąkowatych skrzydłach jest zbliżony zarówno pod względem wyglądu zewnętrznego jak i cech technicznych do helikoptera. Posiada prawie wszystkie walory jego, lecz przewyższa go pod względem szybkości i zdolności podnoszenia ciężaru. Lot próbny takiego samolotu o mocy motorów — 75 KM trwał około 100 godzin bez lądowania przy szybkości średniej 60 mil/godz. Wystartował on z pokładu okrętu wojennego na pełnym morzu i dotarł na pola pod miastem Beltsville. Waga tego samolotu łącznie z lotnikiem wynosiła 1785 funtów, a dzięki temu, że może on startować i lądować na płaszczyźnie około 100 stóp kw. i to obojętnie, czy z wiatrem, czy pod wiatr, czy też w poprzek może on być wykorzystany jako samolot pokładowy nawet mniejszych okrętów wojennych.

JW.



Rodzaje okrętów wojennych

(na podstawie pracy kmdr. por. A. Reymana)

17a) TRANSPORTOWIEC ZAGROD. — statek specjalny, służący do transportowania zagród.

18) OKRĘT POMIAROWY; OKRĘT HYDROGRAFICZNY — okręt wyposażony w odpowiedni sprzęt i przyrządy, umożliwiające wykonywanie pomiarów hydrograficznych morskich i oceanicznych; często także przystosowany do oceanograficznych ekspedycji naukowych.

18a) KUTER POMIAROWY — mały statek (około 50 t. wyp.) dla pomiarów hydrograficznych przy brzegach; w czasie wojny może też być użyty do przybrzeżnego patrolowania.

19) OKRĘT BAZA — okręt zaopatrzony w magazyny wszelkiego zaopatrzenia okrętowego, małe podręczne warsztaty oraz w pomieszczenia (kabiny) dla załóg uzupełnionych.

19a) OKRĘT BAZA KT —

19b) OKRĘT BAZA O. P. — przeznaczony dla mniejszych okrętów (jak niszczyciele, okręty podwodne, ścigacze etc.) które nie mają dość miejsca, by mogły zabierać większe zapasy i uzupełnienie ze sobą. Okręty bazy stoją zwykle na kotwicach w bazach operacyjnych.

19c) OKRĘT BAZA ŚCIGACZY — mniejsze okręty bazy, ściśle związane ze swymi zespołami i poruszające się wraz z nimi.

19d) OKRĘT BAZA POŁAWIACZY MIN —

19e) OKRĘT BAZA ZAOPATRZENIA WODNOSAMOLOTÓW — okręt przystosowany do zaopatrywania wodnosamolotów.

20) OKRĘT NURKOWY — mały okręt specjalnie przystosowany do prac nurkowych na morzu z dala od portu. Zaopatrzony w sprzęt nurkowy (skafandry, ciepłe ubrania etc), pompy powietrzne i wygodne pomieszczenia dla nurków.

21) OKRĘT WARSZTATOWY — WARSZTATOWIEC — okręt wyposażony w warsztaty, sprzęt i narzędzia, umożliwiające wykonanie wszelkich napraw okrętowych — możliwych do wykonania z dala od baz macierzystych.

22) STATEK RATOWNICZY, STATEK RATUNKOWY — wyposażony jest w pompy o dużej wydajności i odpowiedni sprzęt pokładowy (polery, haki, windy) i przeciwpożarowy do ratowania i holowania tonących obiektów pływających. Większe statki rat. umożliwiają także przyjęcie na pokład rozbitków, oraz roztoczenie nad nimi opieki sanitarnej.

22a) HOLOWNIK RATOWNICZY, HOLOWNIK RATUNKOWY — wykonuje ratownictwo w mniejszym zakresie i przeznaczony jest do holowania tonących lub uszkodzonych obiektów pływ., pozbawionych możliwości samodzielnego poruszania się. Hol. rat. wyposażony jest w spec. mocne urządzenia holownicze.

22b) STATEK DLA RATOWANIA O. P. — prócz wyposażenia jak pod 22, ze względu na specyficzne warunki pracy, posiada on sprężarki powietrzne o dużej wydajności i wysokim ciśnieniu. Dla ratownictwa pod wodą posiada odpowiedni sprzęt nurkowy, oraz specjalne komory (rekompresyjne) — umożliwiające ratowanie ludzi wydobywających się z dużych głębokości.

22c) STATEK WARSZTATOWO - RATOWNICZY — przeznaczony do oczyszczania z wraków, portów i dróg komunikacji wodnej. Wyposażony jest w różnego rodzaju dźwigi o dużej nośności, oraz specjalnie mocny osprzęt pokładowy. Posiada kadłub konstrukcji wzmocnionej. Oprócz tego posiada on wyposażenie jak pod 22b, oraz warsztaty umożliwiające wykonanie prowizorycznych napraw.

22d) OKRĘT WARSZTATOWY AWIACYJNY, WARSZTATOWIEC AWIACYJNY — nowy typ amer. okrętu warsztatowego, wyposażony we wszelkie urządzenia do naprawy silników samolotowych, nie towarzyszy on lotniskowcom, lecz zakotwicza w pobliżu wysuniętej strefy działań powietrznych.

23) OKRĘT SZPITALNY — okręt wyposażony we wszelkie urządzenia normalnego szpitala (a więc w sale operacyjne, laboratoria itp); pomalowany na biało z dużymi czerwonymi krzyżami w widocznych miejscach, bez jakiegokolwiek uzbrojenia i broni, podlega międzynarodowym postanowieniom konwencji genewskiej.

(Ciąg dalszy w numerze następnym)

Jaja...

Przed ostatnią wojną Polska znana była na zachodzie Europy, jako poważny eksporter jaj i drobiu. Wysyłając tysiące kilogramów drobiu, miliony jaj rocznie, zajmowała tym samym jedno z czołowych miejsc w tej dziedzinie.

Kiedy po wojnie rozpoczęliśmy organizację naszego handlu zagranicznego, również i w dziedzinie eksportu jaj i drobiu nawiązano przerwane wojną nici, wracając na dawne rynki.

Realizację tej dziedziny handlu powierzono Związkowi Gospodarczemu Spółdzielni R. P. „Społem", który powołał specjalną placówkę, Wydział Jajczarsko-Mleczarski, z placówką eksportową w porcie Gdyni.

Nabraliśmy już rozpędu. Na podstawie ostatnich umów handlowych polsko-angielskich przewidziano w bieżącym roku wysyłkę około 40 milionów sztuk jaj pierwszego gatunku.

Eksportowa Zbiornica Jaj i Drobiu otrzymuje towar z terenu całej Polski. Kilka wagonów dziennie wyładowuje się w chłodni. Setki skrzyń po 360 sztuk jaj, przygotowuje się do wysyłki morzem. Nim jednak jajo zostanie tak przygotowane, przejść musi długą drogę.



Takie właśnie wkładki papierowe służą do pakowania jaj w skrzyniach.



Każde jajo musi być prześwietlone. Lampka wykrywa najdrobniejsze nawet plamki czy skazy.

W specjalnych, szczelnych budkach ustawionych wzdłuż dużej hali, każde jajo przeznaczone na eksport poddane zostaje dokładnemu prześwietleniu. Tu też bada się jego zawartość, stan skorupki i wielkość. Jaja, które szczęśliwie przebrną przez ten wstępny egzamin, podjeżdżają z kolei do następnej maszyny, która je sortuje, wybierając największe. Towar musi być jak najstaranniej wybrany, to też trzeba obchodzić się z nim „jak z jajkiem".

Obecnie przygotowuje się również specjalne maszyny do mrożenia jaj płynnych, bez skorupki. Gdańska Fabryka Opakowań produkuje puszki i w niedługim czasie wszystkie te jaja, które na skutek mniejszej wagi nie mogły być wysłane, pójdą w stanie mrożonym na rynki zagraniczne jako produkt przy fabrykacji konserw mięsnych, wyrobów cukierniczych, czy też do zakładów gastronomicznych.



Skrzynie mieszczące po 360 jaj gotowe do wysyłki.

Wysyłka jaj mrożonych rozpocznie się wczesną jesienią.

Eksportowa Zbiornica Jaj i Drobiu przygotowuje się do eksportu jeszcze jednego artykułu — a mianowicie gęsiny w stanie mrożonym, który rozpoczynamy również jesienią. Krajowe tuczarnie drobiu dostarczą do zamrożenia i wysyłki około pięciuset ton mrożonej gęsiny.

Wracamy więc i w dziedzinie eksportu drobiu i jaj na stare rynki, na których nauczono się nas cenić. Jest to więc jeszcze jeden czynnik w pomyślnym rozwoju naszego handlu zagranicznego.

(ws)

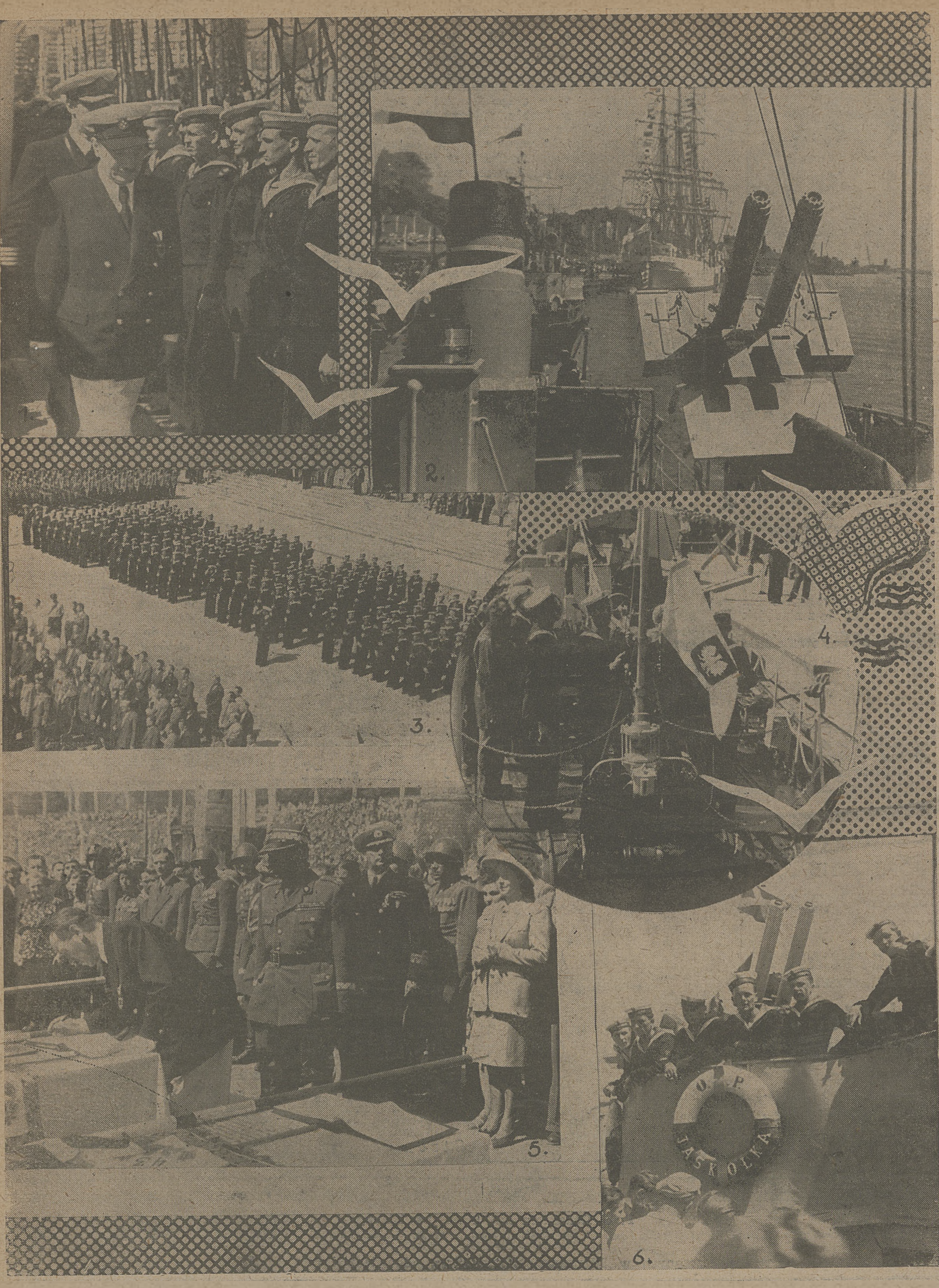
P. o. Redaktora kpt. Stanisław Biskupski.

ILUSTROWAŁ: bosm. pchor. S. Sierecki. Fotografie: bosman J. Uklejewski, S. Woliński, M. Dobrzykowski, British Official, USIS - United States Information Service S.I.B. — Photoservice. Film Polski,

Autorzy artykułów zamieszczonych w „Marynarzu Polskim" są odpowiedzialni za wyrażone w nich poglądy.

Wydawnictwo „PRASA WOJSKOWA"
Druk i ilustracje wykonano w Zakł.Graf. Wydawnictwa Mar. Woj.

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29.
Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 100 zł, półroczna 180 zł. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.
Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 45 mm zł 25,—, 1 mm szer, 63 mm zł 35,— 1 mm szer. 90 mm zł 50.—. **Cena egzemplarza 20 zł.**



TEGOROCZNE ŚWIĘTO MORZA

szczególnie uroczyście obchodzone było w najdalej na zachód wysuniętym morskim bastionie polskości — w Szczecinie. A oto poszczególne fragmenty uroczystości: 1) Prezydent Bierut przechodzi przed frontem marynarzy. 2) Jednostki Marynarki Wojennej w porcie szczecińskim; w głębi „Dar Pomorza". 3) Szeregi Marynarki Wojennej podczas wykonywania Hymnu. 4) Podnoszenie bandery na trałowcu. 5) Prezydent wpisuje się do księgi pamiątkowej. Obok gen. Spychalski i kontradmirał Steyer.